

LAS UNIDADES Y EL MATERIAL DEL EJERCITO DEL AIRE DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

José Luis González Serrano

Historiador

del Estado Mayor del Aire



**LAS UNIDADES Y EL MATERIAL DEL
EJÉRCITO DEL AIRE
DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL**



QUIRON EDICIONES

Edita:



C/Cromo P. 18-20 - Polígono Industrial San Cristóbal
47012 VALLADOLID (España) - Ap. de Correos nº 2038
Tfno: 983 20 69 28 / 983 39 05 83 / 983 21 31 41
Fax 983 39 53 36 / 983 21 26 76
E-Mail: quiron@alcanizfresnos.com
<http://www.libromedia.com/quironediciones>

Editor: Carlos Fresno Crespo.

Coordinador Editorial: Lucas Molina Franco.

Director Artístico: Luis Fresno Crespo.

Autor:

José Luis González Serrano

Ilustradores

Luis Fresno Crespo - Julio López Caeiro

Equipo Editorial

Diseño y maquetación: Carlos Fresno de Vega
Tratamiento fotográfico: Diego Hernández Buzón

Colecciones Fotográficas

Archivo «Canario» Azaola - Archivo Editorial - Archivo Juan Arráez Cerdá
Archivo particular del autor
Biblioteca Nacional (Madrid) - Archivo General Militar (Ávila)
Servicio Fotográfico y Cartográfico del Ejército del Aire

© 2005 Quirón Ediciones

ISBN: 84-87314-16-3

Depósito Legal: VA-1149/99

Diseño, maquetación e impresión:



alcañiz fresno s.s.a.

C/ Cromo P. 20

Polígono Industrial San Cristóbal - 47.012 VALLADOLID (España)

Encuadernación

San Cristóbal Encuadernaciones, S.A. - C/ Cromo P. 18 y 19
Polígono Industrial San Cristóbal - 47012 VALLADOLID (España)

LAS UNIDADES Y EL MATERIAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE

DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



José Luis González Serrano

Miembro de número del IHCA

Ilustraciones

Luis Fresno Crespo y Julio López Caeiro

Mucho se ha escrito y, sin duda, se seguirá escribiendo sobre el terrible conflicto bélico que, desde 1939 hasta 1945 y en mayor o menor medida, afectó directamente a numerosos países, principalmente europeos y asiáticos, e hizo sentir sus nefastas consecuencias a todo el orbe, y sobre el cometido que las fuerzas aéreas de los contendientes desempeñaron en su evolución, sobre su material, la organización de sus unidades, sus insignias y distintivos y tantos otros aspectos que hoy resultan interesantes para todos los que llevamos la Aviación en nuestras venas, seamos profesionales o no.

Pero, por el contrario, poco o nada se ha publicado, al menos de forma monográfica, sobre la evolución de nuestro Ejército del Aire –o, para ser más exactos, deberíamos decir la casi total falta de ella– durante esos fatídicos años, en los que España, a pesar de haberse declarado no beligerante el 4 de septiembre de 1939, vivió y sufrió muy directamente los hechos bélicos que se desarrollaron allende nuestras fronteras y que en no pocas ocasiones llegaron a su fin en nuestro suelo o en nuestras aguas. Por ello, en estas páginas vamos a tratar de llenar ese vacío y de dar a nuestros lectores una idea –lo más exacta posible– del estado de nuestra aviación militar durante ese período, en cuanto a sus unidades y su material se refiere.

Hacia un mes, aproximadamente, que había comenzado la conflagración mundial cuando quedaba constituido, por ley del 7 de octubre de 1939, el Ejército del Aire, con cuya existencia se hacían realidad muchas de las ilusiones que desde años atrás tenían los aviadores militares españoles por gozar legalmente del mismo estatus que sus compañeros de los otros dos Ejércitos. Y un mes más tarde, concretamente el 9 de noviembre, se creaba el Arma de Aviación como "fundamento, médula y razón de ser" del nuevo Ejército.

Con anterioridad –por ley del 8 de agosto– se había creado el Ministerio del Aire, al frente del cual se había situado –ante la estupefacción y la decepción generalizada de los aviadores– al general Juan Yagüe Blanco.

Parece indudable que el principal activo con que iba a contar el naciente Ejército del Aire era su personal, que gozaba de una experiencia en combate que, en Europa, y quizás en el mundo, ninguna otra fuerza aérea había podido adquirir desde que terminara la Primera Guerra Mundial. Y también parece incuestionable que, además de este gran caudal humano, el nuevo Ejército era entonces uno de los más potentes de Europa, ya que disponía de una numerosa –aunque muy heterogénea– flota de aeronaves (más de mil), que, lamentablemente, ante el devenir de los acontecimientos pronto iba a quedarse obsoleta.



NOMENCLATURA DE LOS AVIONES

AVIONES DE CAZA

(1)	Fiat G-30	(1W)	Rata.
(2)	Heinkel 51	(2W)	Supercurtiss.
(3)	Fiat CR-32	(3W)	Letov.
(4)	P.W.S. (baja)	(4W)	Fury.
(5)	Heinkel 112	(5W)	Grumman Anfíbio (Delfines).
(6)	B.F.W. 109 (Messerschmitt)	(6W)	
(7)	Romeo 41.	(7W)	
(8)	Curtiss (a)	(8W)	
(9)	Arado 68	(9W)	

AVIONES DE RECONOCIMIENTO.

(10)	Breguet XIX	(Baja)	(10W)	
(11)	Heinkel 48	(Pavos)	(11W)	
(12)	Romeo 37 bis		(12W)	
(14)	Heinkel 70	(Rayo)	(14W)	
(15)	Heinkel 45	(Pavos)	(15W)	
(16)	Breda 65		(16W)	Rasante (b)
(17)	Aero 100	(Ocas)	(17W)	Natacha (b)
(18)	Caproni 310		(18W)	
(19)	Henschel 126		(19W)	

AVIONES DE BOMBARDEO

(20)		(20W)	Martin Bomber (Katiuska).
(21)	Savoia 81	(21W)	
(22)	Junkers 52	(22W)	
(23)	Fiat BR-20	(23W)	
(24)	Henschel 123 (Angelito)	(24W)	
(25)	Heinkel 111 (Pedro)	(25W)	
(26)	Junkers 86	(26W)	
(27)	Dornier 17 (Bacalao)	(27W)	
(28)	Savoia 79	(28W)	
(29)		(29W)	

DIVERSOS.

(30)	Avionetas monomotoras	(40)	Dragon.
(31)	Avionetas bimotoras	(41)	Airspeed Envoy.
(32)	Caproni AP-1 (Escuela)	(42)	Bimotores y trimotores de transporte.
(33)	Bücker Jungmann	(43)	Monomotoras de Transporte.
(34)	Breda 28 (Escuela)	(44)	B.F.W. 108 (Messerschmitt).
(35)	Bücker Jungmeister	(45)	Fokker F. XII y VII
(36)	Arado	(46)	Fieseler Storch (Cigüeña)
(37)	Avión Escuela (Caza)	(47)	Fieseler.
(38)	Gotha.	(48)	
(39)		(49)	

- OBSERVACIONES. a) Para distinguir los Supercurtiss de los Curtiss corrientes se ha dado recientemente orden de cambiarles el número 8 por el 2W.
- b) Los tipos 48 y 49 que provisionalmente llevan algunos Natachas y Rasantes han sido sustituidos recientemente por los 17W y 16W respectivamente.

NOMENCLATURA DE LOS AVIONESHIDROAVIONES DE CAZA

- (50) Macchi 41
- (51)
- (52)
- (53)
- (54)
- (55)
- (56)
- (57)
- (58)
- (59)

HIDROAVIONES DE RECONOCIMIENTO

- (60) Heinkel 60
- (61)
- (62) Cant z-501
- (63) Fairchild (Anfibio)
- (64) Arado 95
- (65)
- (66)
- (67)
- (68)
- (69)

HIDROAVIONES DE BOMBARDEO

- (70) Dornier Wal
- (71) Heinkel 59
- (72)
- (73) Cant Z-506
- (74)
- (75)
- (76)
- (77)
- (78)
- (79)

Madrid, 8 de noviembre de 1.939
Año de la Victoria.





LA AVIACIÓN DE CAZA

Las unidades de caza, que, con motivo de su participación en la parada de Barajas del 12 de mayo y en el desfile sobre Madrid del día 19, habían abandonado los aeródromos donde se hallaban desplegadas al finalizar la guerra y se habían concentrado en los campos madrileños de Alcalá de Henares y Griñón —en los que permanecerían hasta que a primeros del mes de junio empezó a ponerse en práctica el Plan de Desconcentración y Despliegue Provisional de las Fuerzas Aéreas, elaborado por el Cuartel General del Generalísimo, a propuesta del general Kindelán, y aprobado el día 4—, comenzaron a ocupar sus nuevas bases inmediatamente. En Getafe (Región Aérea del Centro) quedó desplegado el grueso de la Escuadra de Caza, que estaba compuesta por una patrulla de mando y dos grupos de CR.32; en Tablada (Región Aérea del Estrecho) se situó un grupo de CR.32 (patrulla de mando y dos escuadrillas); en Manises (Región Aérea de Levante), un grupo de I-15bis (a los que los aviadores llamaban Super Curtiss), con dos escuadrillas; en Agoncillo (Región Aérea del Pirineo), un grupo de Bf

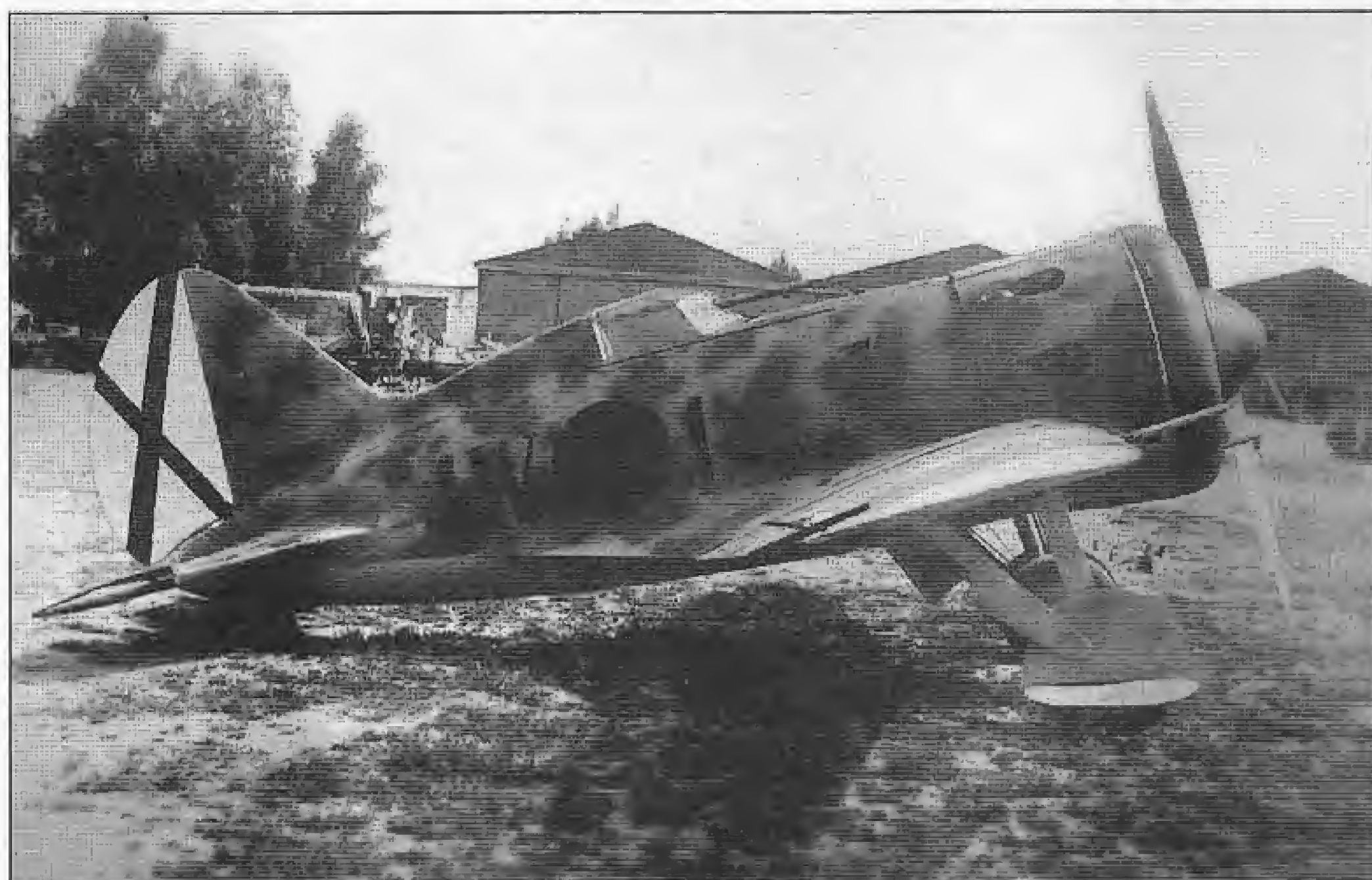
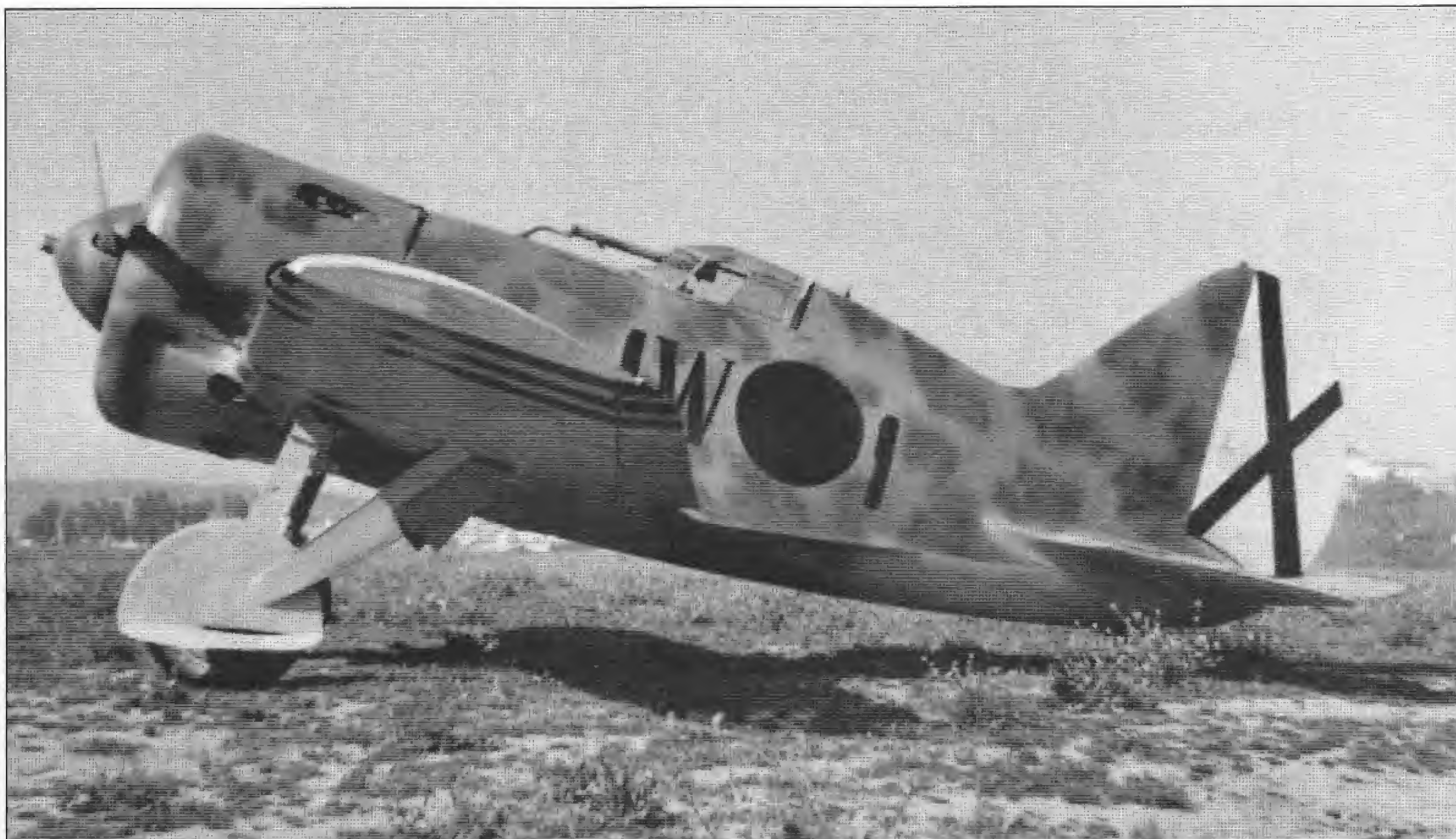
109, con la patrulla de mando y cuatro escuadrillas; en León (Región Aérea del Cantábrico), un grupo de CR.32, con patrulla de mando y cuatro escuadrillas; en Tauima, o Nador, pues por ambos nombres era conocido este aeródromo melillense, las Fuerzas Aéreas de Marruecos disponían de un grupo de persecución, dotado de una escuadrilla de Fiat G.50 y una de Heinkel He 112; y, finalmente, a las Fuerzas Aéreas de

Arriba y abajo: CR.32 en la Parada de Barajas el 12 de mayo de 1939 (Archivo «Canario» Azaola)

Baleares se les asignó un grupo de caza, compuesto por patrulla de mando y cuatro escuadrillas y dotado de Polikarpov I-16. Como decimos, este despliegue se llevó a cabo, en general, de forma inmediata, pero en cuanto a la composición de las unidades se refiere, algunas no pudieron tener inicialmente la que se les había asigna-







do, puesto que muchos de los aviones estaban en revisión en los parques regionales y tardarían bastante en salir de ellos.

Curiosamente, en este Plan no se empleaba ningún sistema de numeración para designar a las unidades, lo que obligaba a citar su nombre completo para diferenciarlas (por ejemplo, Grupo de Caza de la Región Aérea del Cantábrico, Primer Grupo de la Escuadra de Caza, etc.), lo cual no parece que resultara práctico. Pero este inconveniente iba a quedar solucionado pocos meses después con la emisión por la Primera Sección (Organización) del Estado Mayor del Aire de la Norma 10011,

de fecha 1 de septiembre, titulada *"Denominación de las Unidades Aéreas que componen cada Región"*. En ella se explicaba, además, que: *"La enumeración de Escuadras, Grupos, Escuadrillas independientes y Patrullas independientes, se hará anteponiendo al número que le corresponda, el indicativo del tipo de avión, siendo éste el 1 para Bombardeo, 2 Caza, 3 Asalto, 4 Reconocimiento, 5 Hidros y 6 Bombardeo en picado"*. Además, se especificaba que: *"La numeración de las Escuadrillas dentro de sus Grupos, será como hasta la fecha, 1ª, 2ª, 3ª, etc."* En cambio, no se decía dónde estaba basada cada unidad. De cualquier

El 1W-1 (un I-16 tipo 5) fue el primer *Rata* que cayó en manos de la Aviación Nacional durante la guerra civil. Parece ser que en la Aviación Republicana tuvo como indicativo el número 19. Después de la contienda estuvo destinado en los grupos de caza de Son San Juan y de Tablada; finalmente, causó baja el 16 de noviembre de 1948. (SHYCEA y Archivo Felipe Ezquerro)

forma, sabemos, por éste y por otros documentos, que la Escuadra de Caza (Getafe) pasó a denominarse 21ª Escuadra (Grupos 21 y 22), que el grupo de Tablada recibió el número 23, el de Manises el 24, el de Agoncillo el 25, el de León el 26, el de Nador el 27 y el de Son San Juan el 28.

Poco tiempo después, cuando el 9 de noviembre se creaba por ley el Arma de Aviación, se determinó que la unidad táctica administrativa superior sería, en vez de la escuadra, el regimiento, formado por varios grupos que podían tener distintos tipos de aviones, y que la unidad táctica elemental inferior sería la escuadrilla (aunque de hecho durante muchos años subsistió como tal la patrulla).

El material de que disponían estas unidades no era otro que el superviviente de la guerra civil, que el 31 de diciembre de 1939 estaba distribuido de la forma siguiente:

Regimiento	Grupo	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
21	21	Fiat CR.32	32	1	33
	22	Fiat CR.32	30	-	30
-	23	Fiat CR.32	17	9	26
-	24	I-15bis	12	8	20
-	25	Bf 109	29	12	41
-	26	Fiat CR.32	21	14	35
-	27	He 112, Fiat G.50	18	2	20
-	28	I-16	2	9	11
Total			161	55	216



Así, pues, de los 216 aviones que tenían destinados, 124 eran Fiat CR.32 y los 92 restantes eran de otros cinco modelos.

Tres días después, en un estado de la Sección de Servicios de Material se indicaba que los CR.32 que figuraban en inventario eran 196, de los cuales 119 estaban en vuelo, 74 se hallaban en talleres y

de otros tres se estaba a la espera de la aprobación de su baja en el Servicio. Estos últimos eran, muy probablemente, los matriculados 3-83 (en el que el 21 de junio se había matado en Jerez el teniente José Morali Ademá, de la Escuela de Transformación del Grupo Sur), 3-126 (del que por avería del motor tuvo que saltar en paracaídas el 6 de julio el teniente

Baltasar Farriols Peig) y 3-395 (accidentado en Reus el 28 de noviembre cuando era tripulado por el alférez Antonio San Gil de Pedro, de la Escuela de Caza, que sufrió heridas leves).

Durante los nueve meses que transcurrieron desde el final de la contienda civil hasta que terminó el año 1939, perdieron la vida en accidentes, además del laureado comandante García-Morato, los tenientes Jorge Luis Muntadas Claramunt (el 15 de julio, en la playa de Manilva, Málaga, en el He 112 matriculado 5-61), y Carlos María Rey-Stolle Pedrosa (el 21 de noviembre, en aguas del Ebro a su paso por Agoncillo, en el Bf 109E 6-104), y los tenientes Santiago de la Cuesta Sáenz de Pedro, José Luis Plaza Barrio, Alfonso Ponte Manera, Andrés Vicente Izquierdo y Francisco Ramírez Núñez, todos ellos del Grupo 26, que fallecieron el 9 de noviembre al estrellarse entre los pueblos segovianos de Lastras de Cuellar y Hontalbilla el Savoia 81 21-52, del 113 Grupo de la 16ª Escuadra, que había salido de su base de Villanubla y se dirigía a Son San Juan, donde los infortunados cazadores deberían hacerse cargo de algunos de los CR.32 que habían entregado los italianos.

En 1940, nuestras unidades de caza, ya consolidadas en sus bases de destino, comenzaron a desplegar parte de sus efectivos a Baleares, con el fin de potenciar la defensa aérea de estas islas, que, como se puede ver en el cuadro anterior, estaba totalmente en precario. Así, ya en el mes de enero, el

En el Bf 109E con matrícula 6-104 perdió la vida el teniente Carlos María Rey-Stolle Pedrosa, el 21 de noviembre de 1939, al precipitarse al Ebro a su paso por Agoncillo.

Ilustración: Luis Fresno Crespo





26 Grupo de León destacó a Son San Juan dos de sus CR.32, a los que a lo largo de febrero se unieron los demás que tenía destinados, de manera que el 1 de marzo eran

El Bf 109E-1 con matrícula 6-119 sobrevivió a la guerra y sirvió en el Ejército del Aire hasta septiembre de 1951, cuando fue dado de baja por falta de repuestos; el 21 de marzo de 1950 había resultado accidentado al tomar tierra en Reus. (Archivo del autor, cortesía de Günter Ott)

27 los que tenía destacados. El 1 de abril la mayoría de ellos volvió a León, si bien tres quedaron agregados al 28 Grupo; el 1 de mayo eran 12 los destacados y siete más los agregados al 28 Grupo. Finalmente, el 1 de junio volvió todo el Grupo (27 aviones) a Baleares, de donde ya no salió y, como veremos más adelante, donde tomó una nueva identidad.

Por su parte, el Grupo de Logroño, que había recogido en León el

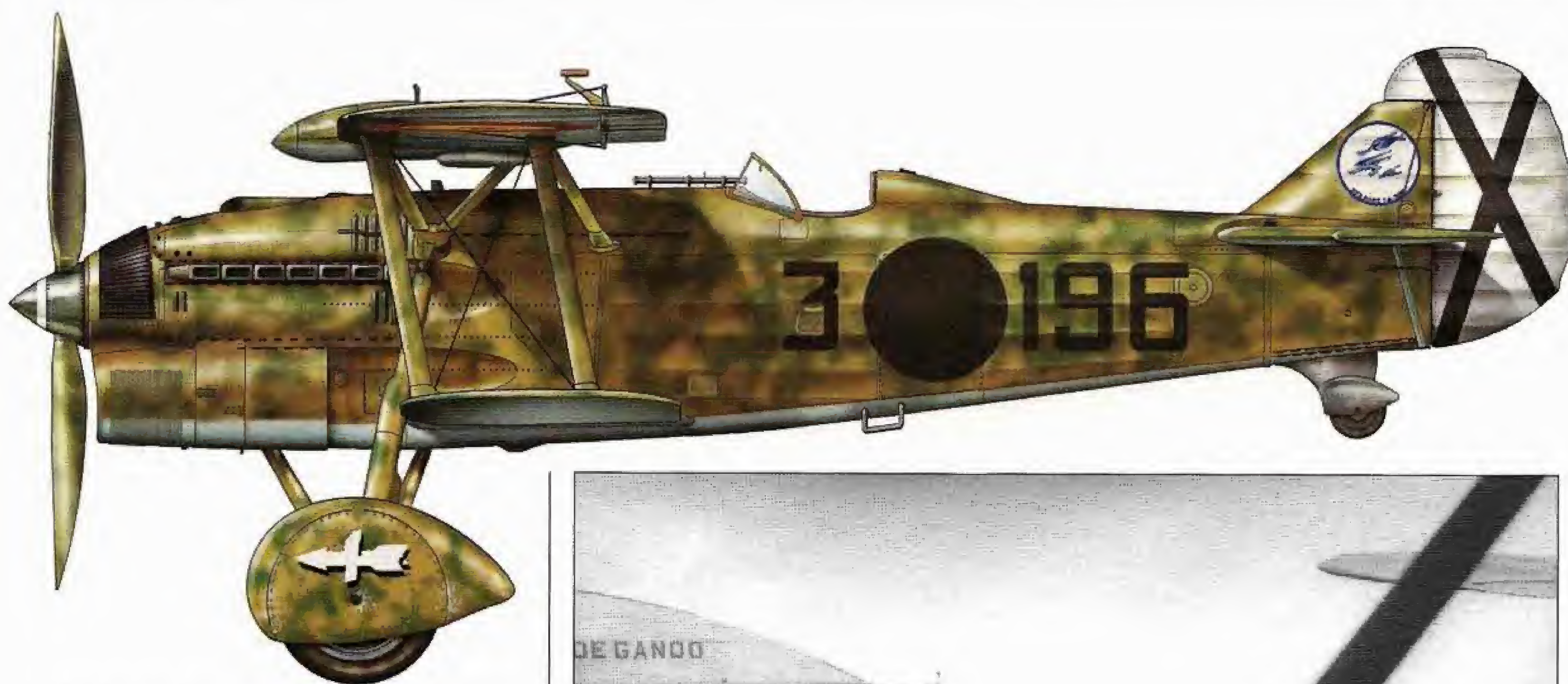
Así quedó el Bf 109E 6-104 del teniente Rey-Stolle cuando cayó al Ebro el 21 de noviembre de 1939. (Archivo «Canario» Azaola)

grueso de los Bf 109 bipalas y tripalas adquiridos a la Legión Cóndor y los había trasladado a su base riojana durante el mes de julio de 1939, entre los días 10 y 19 de julio de 1940 llevó a cabo la mudanza a su nueva base, la barcelonesa de El Prat, y de inmediato empezó a destacar aviones a Son San Juan (inicialmente, seis, que acabarían reduciéndose a cuatro, como veremos), destacamento que mantuvo hasta octubre del año siguiente, al menos.

Como de forma amena y bien documentada relató en estas mismas páginas Ricardo García de Celis*, en este año de 1940 también se procedió a dotar a las Canarias de un componente aéreo del que carecían, y en consecuencia a finales de julio el 22 Grupo del 21 Regimiento de Caza fue enviado a Gando, en calidad de expedicionario, con los 25 CR.32



* Véase REHM, mayo y junio de 2002.



CR.32 del 22 Grupo del 21 Regimiento de Caza, en Gando. (Archivo «Canario» Azaola)

Ilustración: Luis Fresno Crespo

que tenía en vuelo. (En este sentido, hay una mínima discrepancia entre lo expuesto por nuestro compañero en su interesantísimo trabajo, en relación con el número de CR.32 que inicialmente tuvo este Grupo, ya que él afirmaba que eran 24 y nosotros acabamos de decir que fueron 25. De lo único de lo que podemos dejar constancia es de que en los partes confeccionados por el Servicio de Material, Material de Vuelo, con fecha 1 de agosto y 1 de septiembre de 1940, correspondientes a los meses de julio y de agosto, respectivamente, figuran 25 aviones.)

El 29 de febrero de 1940 (1940 fue bisiesto) el Ministro del Aire había aprobado el Proyecto de Agrupación de Unidades, elaborado por la 1ª Sección del Estado Mayor del Aire (Organización), en virtud del cual las Fuerzas Aéreas quedaban constituidas por 11 regimientos, tres regimientos mixtos y tres escuadrillas y una patrulla independientes. En cuanto a las unidades de caza se refiere, éstas quedaron como sigue:

- Con los Grupos 23 y 26 se formó el 22 Regimiento, con cabecera en Tablada
- Con los Grupos 24 y 25, el 23 Regimiento, con cabecera en Logroño
- El 27 Grupo quedó encuadrado en el Regimiento Mixto nº 2, cuya cabecera estaría en Nador (adonde se trasladaría



desde Tetuán el 27 de diciembre) y del que también pasaba a formar parte el 43 Grupo de Natachas, del que hablaremos en su momento.

- El Grupo 28 pasó a formar parte del Regimiento Mixto nº 3 de Son San Juan, junto con el 51 Grupo de Hidros

En el 21 Regimiento no hubo cambios, excepto que, como

hemos visto, su 22 Grupo pasó a ser expedicionario en Gando. Tanto el material como las bases de despliegue de los demás grupos permanecieron sin cambios.

De los 37 tripulantes que fallecieron en acto de servicio este año, ocho pertenecían a unidades de caza. Fueron éstos los siguientes:

- El alférez Manuel Carreño Camacho (el 22 de abril) y el

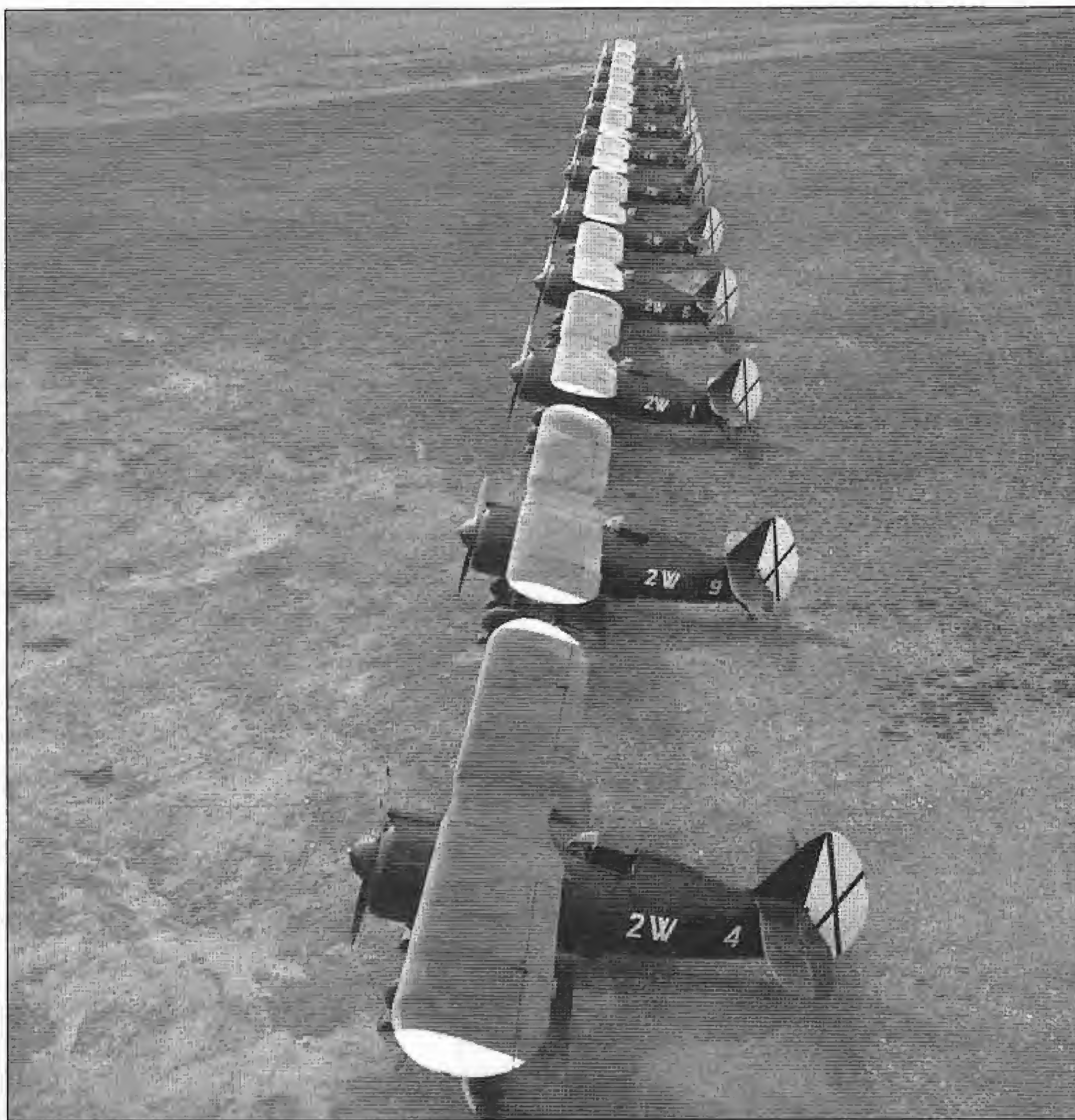


Formación de cazas Polikarpov I-15bis Super Chatos del Grupo 24. (Archivo «Canario» Azaola)

Ilustración: Julio López Caeiro

teniente Antonio Manrique Garrido (el 16 de octubre), del 27 Grupo, en los Fiat G.50 matriculados 1-5 y 1-8, respectivamente

- Los alféreces Antonio Martínez Morillón (el 9 de julio, en la base de hidros de Pollensa) y Ángel Illera García-Lago (el 16 de julio, en Son San Juan), y el teniente Eduardo Martínez Pasalodos (el 30 de diciembre), del 26 Grupo los dos primeros y del 22 Grupo éste, en los CR.32 3-266, 3-254 y 3-188, respectivamente
- El comandante Manuel Ugarte Ruiz de Colunga, jefe del 24 Grupo de Manises, en el I-15bis 2W-12, al que se le desprendió un plano en vuelo, el 13 de septiembre
- El teniente Jaime Real Rullán, del 28 Grupo, el 24 de septiembre, en el I-16 1W-21, que por motivos desconocidos se precipitó sobre una escuela del pueblo mallorquín de Petra matando, además, a dos de los alumnos
- El teniente Eduardo Lauzirica Charlén, en el Bf 109E-3 6-130, el 7 de diciembre, en el aeródromo de El Prat.



Además, el 5 de mayo desapareció sin dejar rastro el teniente Julio Guerra Peinado, que a las seis de la mañana había despegado de Son San Juan pilotando el CR.32 matriculado 3-277, y de cuyo paradero aún hoy se sigue sin

tener noticias, hecho que, sin duda, constituye uno de los grandes enigmas de la historia de la aviación española.

El 31 de diciembre de 1940, la composición de las unidades de caza era la siguiente:



Regimiento	Grupo	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
21	21	Fiat CR.32	22	32	54
	22	Fiat CR.32	19	6	25
22	23	Fiat CR.32	24	5	29
23	24	I-15bis	14	4	18
23	25	Bf 109	24	12	36
22	26	Fiat CR.32	18	4	22
2	27	He 112, Fiat G.50	10	11	21
3	28	I-16	0	1	1
Total			131	7	206

Por otro lado, a mediados de año comenzaron a aplicarse en los aviones la escarapela bicolor, en el intradós y en el extradós de las alas, y el círculo negro con el yugo y las flechas en rojo, en ambos lados del fuselaje, como distintivos nacionales, que sustituyeron a los que se venían utilizando desde poco después del comienzo de la guerra civil. Las normas relativas a estos nuevos distintivos habían sido elaboradas por la Dirección General de Material y remitidas al General Subsecretario, para su aprobación, el 9 de diciembre de 1939.

Nada más comenzar 1941, el día 7 de enero el Jefe del Estado Mayor del Aire, que a la sazón lo era D. Eduardo González-Gallarza Iragorri, ordenó en nombre del Ministro del Aire –cargo que desde el 27 de junio del año anterior desempeñaba el general Juan Vigón– un nuevo despliegue para el 23 Regimiento, en virtud del cual el 24 Grupo y la Plana Mayor de aquél debían trasladarse, “(...) al recibir esta Orden y de manera que las condiciones atmosféricas aseguren la llegada de las Unidades a sus destinos”, de Manises a El Prat, y el 25 Grupo desde este últi-

El Bf 109B con matrícula 6-53 sirvió durante poco tiempo en el Ejército del Aire, ya que resultó destruido en accidente en Agoncillo el 15 de abril de 1940, cuando era pilotado por el teniente Álvaro Borrás Marimón. (Archivo del autor, cortesía de Günter Ott)





mo aeródromo al de Reus. La orden fue cumplida casi de inmediato por los dos grupos, en cuanto a sus escalones de tierra se refiere, pero el traslado de los aviones hubo de llevarse a cabo entre la última decena de febrero y finales de marzo. En este sentido tenemos constancia de que, en febrero, el alférez Leopoldo Caneilla Curbera, del 25 Grupo, hizo dos viajes el día 24, para llevar a Reus los aviones 6-51 y 6-52, tres el día 25, cuando trasladó los 6-49, 6-126 y 6-131, y uno el día 28 (avión 6-127), y, en marzo, uno el día 8 (avión 6-129), uno el día 17 (avión 6-55) y otro el día 21 (avión 6-123). En todas esas ocasiones,

Cuando fueron fotografiados, estos He 112 todavía no ostentaban en la deriva el emblema del Grupo 27. (Archivo «Canario» Azaola).

Ilustración: Julio López Caeiro.

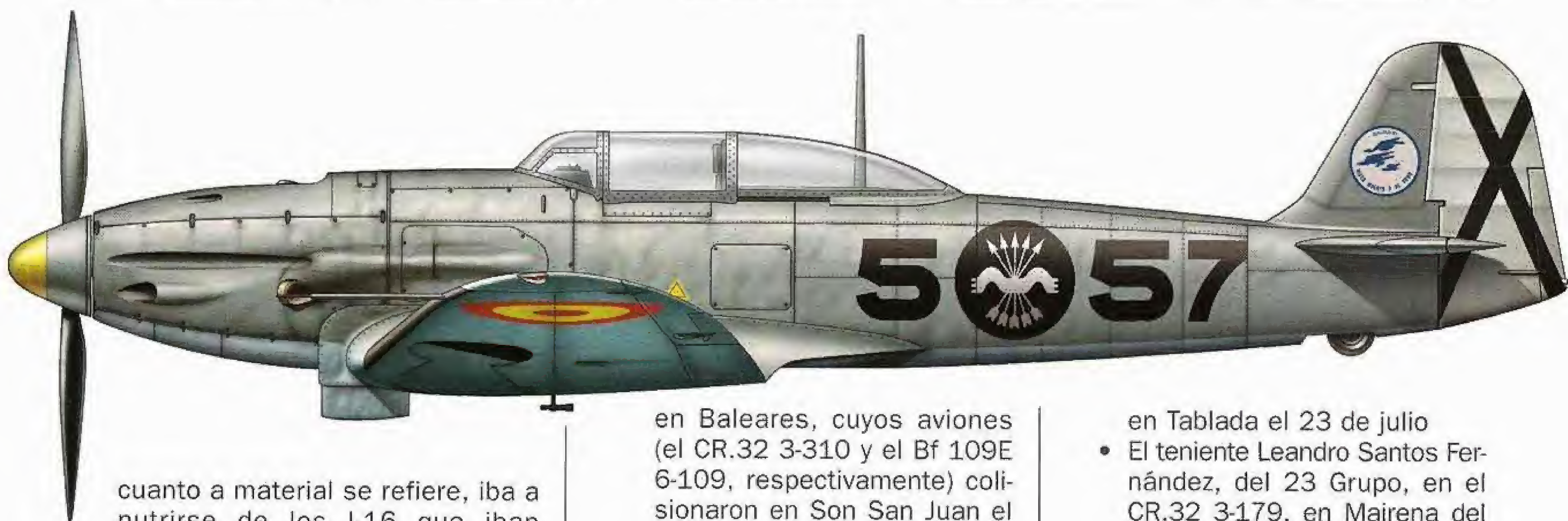
para volver al aeródromo barcelonés, utilizó la Taifun 44-5, que estaba adscrita a ese grupo y que solían pilotar el jefe del regimiento (teniente coronel Alejandro Manso de Zúñiga) y el capitán Delpón.

Pero el 24 Grupo poco tiempo habría de permanecer en El Prat, ya que, como afirmaba el citado teniente coronel en un escrito de fecha 7 de julio, dirigido al General Jefe de la 4ª Región Aérea, ese aeródromo se hallaba en precarias condiciones, tanto por la falta de medios para el acuartelamiento de las tropas, como por la insuficiencia de letrinas, la escasez de agua y los brotes de paludismo que en él se producían. Ante tan poderosas razones, el día 12 se autorizó que el 24 Grupo abandonara El Prat y se trasladara a Reus, lo cual se llevó a cabo en la segunda quincena de ese mismo mes.

Línea de I-16 en Tablada. (Archivo Jesús Salas Larrazábal)

El hecho de que el 22 Regimiento constara de dos grupos afectos a distintas mayorías, ocasionaba numerosos inconvenientes de índole administrativa, lo cual motivó que su jefe, en escrito del día 9 de mayo, se dirigiera al Estado Mayor de la Región Aérea del Estrecho pidiendo que se solicitara permiso al Ministro del Aire para que el Grupo 26 —que, recordemos, estaba destacado en Son San Juan— tomara la denominación de Grupo 24 y, al igual que el número 23 y la Plana Mayor del Regimiento, pasara a depender de la Mayoría del 11 Regimiento a efectos de percepción de haberes de su personal. En respuesta a tal petición, el 11 de junio el Estado Mayor del Aire comunicaba al General Subsecretario que: *"Por disposición de S.E., el Grupo 28 que actualmente figuraba (sic) en la plantilla de la Zona Aérea de Baleares, dotado de material "Boeing" (sic) (Ratas), pasa a denominarse Grupo de Persecución nº 26, figurando en plantilla del Regimiento nº 22. Como consecuencia el Grupo nº 26 de material CR.32 que figuraba en el Regimiento nº 22, pasa a ser guarnición de Baleares, denominándose Grupo nº 28".* Así, pues, los CR.32 que pertenecían al antiguo Grupo 26 de León pasaron a constituir la plantilla del nuevo Grupo 28 de Son San Juan, mientras que el antiguo Grupo 28, ahora Grupo 26 de Tablada, que estaba en cuadro en





cuanto a material se refiere, iba a nutrirse de los I-16 que iban saliendo del taller experimental de Jerez de la Frontera. El 1 de julio el Grupo 28 ya figuraba en Son San Juan, con una dotación de 23 CR.32, de los que 17 estaban en vuelo y seis en talleres. Por su parte, el nuevo Grupo 26 empezó a disponer de sus nuevas "monturas" de origen soviético a lo largo de ese mes, y el 1 de agosto contaba ya con ocho ejemplares, de los que sólo había uno en talleres.

Aparte de estos cambios, en el mes de julio iba a producirse otro no menos interesante, cuando, por orden del Jefe del Estado Mayor del Aire (que seguía siéndolo D. Eduardo González-Gallarza) de fecha 21*, el 22 Grupo de Caza del 21 Regimiento perdía su condición de expedicionario, se convertía en el 29 Grupo y pasaba a formar parte del Regimiento Mixto número 4 que se creaba en la misma fecha. En consecuencia, el 21 Regimiento quedaba integrado por los Grupos 21 y 22, si bien este último quedaba en cuadro en cuanto a dotación de material se refería. Además, en dicha orden se reiteraba el "intercambio" de denominaciones entre los Grupos 26 y 28 y se especificaba que este último quedaba integrado en el Regimiento Mixto nº 3.

Durante 1941 las unidades de caza perdieron en acto de servicio a seis de sus miembros, que fueron los siguientes:

- Los alféreces Ángel Santos Crisóstomo, del Grupo 28, y Juan José Bouza Gómez, del destacamento del 25 Grupo

(*) Ésta fue la fecha exacta en que se creó el Regimiento Mixto nº 4 y el Grupo 22 pasó a ser el Grupo 29.

en Baleares, cuyos aviones (el CR.32 3-310 y el Bf 109E 6-109, respectivamente) colisionaron en Son San Juan el 3 de junio, cuando se disponían a tomar tierra

- El capitán José Rubio Gutiérrez, destinado en el Estado Mayor de la Zona Aérea de Canarias (le incluimos aquí porque pereció a bordo del CR.32 3-179 del 29 Grupo), el día 30, en aguas de Gando
- El teniente José María Fernández Gómez, del 26 Grupo, cuyo Rata (1W-26) se estrelló

en Tablada el 23 de julio

- El teniente Leandro Santos Fernández, del 23 Grupo, en el CR.32 3-179, en Mairena del Aljarafe el 9 de octubre, cuando estaba realizando un vuelo de patrulla y combate simulado, en compañía del teniente coronel Alfredo Gutiérrez López y del teniente Urquiola, y su avión entró en una barrena de la que no pudo socarlo
- El teniente Francisco Miguel Carmona Carrasco, del 29 Grupo, el 8 de noviembre, en el CR.32 3-203, que entró en

 REGIÓN AÉREA DEL ESTRECHO		3ª SECCIÓN DE ESTADO MAYOR
NÚM. 6.274		Excmo. Señor:
MINISTERIO DEL AIRE REGISTRO GENERAL ENTRADA { 21-5-41 SALIDA { 21-8-41		El Jefe del 22º Regimiento de esta Región en escrito nº 544 de 9 del actual me comunica, que en el mismo, existen dos Grupos (23º y 26º) que por estar afectos a distinta Mayoría, ocasionan inconvenientes y retrasos de índole administrativa, por cuyo motivo ruego se proponga a la Superior Autoridad de V.E. la permuta de número del 26º destacado en Son San Juan (Baleares) por su correlativo nº 24 y si puede ser quedar ambos afectos a la Mayoría del 11º Regimiento que es de donde perciben haberes el Grupo 23º y Plana Mayor del Regimiento. Dios guarde a V.E. muchos años. Sevilla, 19 de Mayo de 1,941. Excmo. Señor. EL CORONEL JEFE ACCIDENTAL -Julio Ríos-
Excmo. Sr. Ministro del Aire.		MADRID.

copy in file Personal, General, and other files

copy in file Personal, General, and other files

copy in file Personal, General, and other files

Am. antecesor (1)

ESTADO MAYOR
DEL
AIRE

3ª Sección
Operaciones

Núm. 44

Excmo. Sr.

Por disposición de S.E., el Grupo nº 28 que actualmente figuraba en la plantilla de la Zona Aérea de Baleares, dotado de material "Boeing" (Ratas), pasa a denominarse Grupo de persecución nº 26, figurando en plantilla del Regimiento nº 22. Como consecuencia el Grupo nº 26 de material CR-32 que figuraba en el Regimiento nº 22, pasa a ser guarnición de Baleares, denominándose Grupo nº 28.

Por la Dirección General de Personal se darán las órdenes oportunas para efectuar los destinos del personal que corresponda.

Dios guarde a V.E. muchos años y a España siempre.

Madrid 11 de junio de 1941
De O. de S.E.
EL JEFE DEL E. M.
P.A.

EL TTE. CORONEL ENCARGADO DEL DESPACHO
José Gomá Orduña -

MINISTERIO DEL AIRE
 SECRETARÍA
 106 944
 21/2

Excmo. Sr. General Subsecretario del Aire.- MINISTERIO

barrena al ir a aterrizar en Gando.

El último día del año, la situación era la siguiente:

Regimiento	Grupo	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
21	21	Fiat CR.32	11	49	60
	22	Fiat CR.32	—	—	—
22	23	Fiat CR.32	8	5	13
23	24	I-15bis	10	8	18
23	25	Bf 109	16	14	30
22	26	I-16	4	1	5
2	27	He 112, Fiat G.50	8	14	22
3	28	Fiat CR.32	14	9	23
4	29	Fiat CR.32	5	1	6
Total			76	101	177

Desde julio de 1941 hasta el final de la guerra mundial a mediados de agosto de 1945, nuestras unidades de caza no experimentaron ningún cambio, en cuanto a su



Obsérvese que el emblema del Grupo 27 era de color blanco en los Fiat G.50, mientras que en los He 112 era negro. (Archivo «Canario» Azaola).

composición, al material destinado y a sus bases de despliegue se refiere.

En 1942 sólo hubo que lamentar la muerte en accidente del teniente del Grupo 26 Antonio Blasco Carbonell, cuyo Rata (el 1W-35) se estrelló en San Juan de Aznalfarache el día 12 de agosto. Los efectivos el último día del año eran los reflejados en el cuadro de la página 22:

En 1943, los fallecidos en acto de servicio fueron los siguientes:

- El teniente Angel Cuadrillero Cordon, del 21 Grupo, cuyo CR.32 (el 3-85) se estrelló en su base de Getafe el día 6 de marzo
- El teniente Agustín Massieu Gómez, del 29 Grupo, a bordo del CR.32 3-321, en aguas de Arinaga (Gran Canaria), el 5 de febrero

- El capitán Vicente Aragones Sáez, del 26 Grupo, en el Rata 1W-44, que cayó en el sevillano pueblo de Gelves el 2 de julio.

El 31 de diciembre, los efectivos estaban distribuidos según el segundo cuadro de la página siguiente:

Los años 1944 y 1945 fueron excelentes para nuestra aviación de caza, en cuanto a la seguridad en vuelo se refiere, puesto que no se produjo ningún accidente mortal, que sepamos. En las dos tablas de la página 23 se resume la situación de las unidades el 31 de diciembre de aquél y el 31 de agosto de éste, respectivamente.

A mediados de 1945, la 3ª Sección del Estado Mayor del Aire comenzó a estudiar nuevas designaciones para los aviones y decidió la sustitución, como escarapela, del círculo negro con el yugo y las fle-



Regimiento	Grupo	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
21	21	Fiat CR.32	33	19	52
	22	Fiat CR.32	12 (*)	—	12
22	23	Fiat CR.32	30	7	37
23	24	I-15bis	11	—	11
23	25	Bf 109	9	10	19
22	26	I-16	11	1	12
2	27	He 112, Fiat G.50	7	9	16
3	28	Fiat CR.32	13	14	27
4	29	Fiat CR.32	22	6	28
Total			148	66	214

(*) En el mes de septiembre dejó de estar en cuadro, al recibir once aviones. En diciembre recibió el duodécimo.

Regimiento	Grupo	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
21	21	Fiat CR.32	19	11	30
	22	Fiat CR.32	21	—	21
22	23	Fiat CR.32	25	2	27
23	24	I-15bis	11	—	11
23	25	Bf 109	6	4	10
22	26	I-16	16	1	17
2	27	He 112, Fiat G.50	5	11	16
3	28	Fiat CR.32	17	10	27
4	29	Fiat CR.32	22	2	24
Total			142	41	183



Emblema del Grupo 27. (Archivo «Canario» Azaola).

chas, que éstos llevaban en los costados del fuselaje. Su trabajo quedó plasmado en la Instrucción nº 1, de fecha 2 de noviembre, que entraría en vigor el 1 de diciembre y estaría en vigor hasta el 1 de enero de 1954, cuando fue actualizada, al menos en cuanto a las designaciones se refiere.

Aunque su entrada en vigor fue posterior a la finalización de la guerra mundial, pedimos perdón a nuestros lectores por no resistirnos a hablar de ella en estas páginas. En realidad se volvía al sistema empleado desde los últimos años veinte hasta los primeros meses de la guerra civil, con pequeñas variaciones. Entonces los aviones eran designados mediante números, que solían ir pintados en el timón de dirección, y concretamente en la franja amarilla de la bandera nacional. Ahora, la designación numérica utilizada durante la guerra era sustituida por una alfa-numérica que constaba de una o varias letras que indicaban la clase de cada avión (caza, bombardeo, escuela, etc.) y de un número que distingue los diversos tipos dentro de la misma clase. Y separado por un guión, iba el número individual de cada avión dentro de los de su tipo : *“Que será el mismo que actualmente (sic), incluso para los antiguos tipos 6 y 30, que con la nueva designación se subdividen en varios tipos.”* Esta designación completa, pues así se la llamaba en la Instrucción, debía ir pintada en el plano fijo de deriva con caracteres de 10 cm de altura.

Por otro lado, y tal como se decía en el apartado II, sobre la escarapela se especificaba lo siguiente: *“El actual círculo negro con las flechas y el yugo, que los aviones llevan en los costados del fuselaje, se sustituirá por una escarapela de los colores nacionales, de igual diámetro y colocación que dicho círculo”.*

Regimiento	Grupo	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
21	21 y 22	Fiat CR.32	53	—	53
22	23	Fiat CR.32	19	3	22
23	24	I-15bis	11	—	11
23	25	Bf 109	6	4	10
22	26	I-16	15	4	19
2	27	He 112, Fiat G.50	9	6	15
3	28	Fiat CR.32	16	7	23
4	29	Fiat CR.32	21	1	22
Total			136	39	175

Regimiento	Grupo	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
21	21 y 22	CR.32	50	2	52
22	23	Fiat CR.32	21	6	27
23	24	I-15bis	11	1	12
23	25	Bf 109	18	1	19
22	26	I-16	15	6	21
2	27	He 112, Fiat G.50	7	8	15
3	28	Fiat CR.32	16	7	23
4	29	Fiat CR.32	1	22	23
Total			139	53	192

En el apartado III se hablaba del “*Distintivo eventual de los aviones dentro de su Unidad*” en los términos siguientes: “*Aparte de la designación propia antes descrita, cada avión recibirá un número dentro de su Unidad, (...) Esta numeración comenzará por el 1 y llegará hasta un número igual al de aviones que, incluyendo todos los tipos, tenga destinados la Unidad, sin rebasar nunca este límite, pues cuando un avión cause baja su número pasará al que lo sustituya.*”

En sustitución de la actual inscripción de los costados del fuselaje, pero conservando el mismo tamaño y colocación de sus caracteres, llevarán pintado los aviones el número asignado a su Unidad (...) y a continuación, separado por la escarapela, el número que dentro de la Unidad haya recibido el avión (...).”

Así, pues, a los aviones de caza se les asignó la letra C, y sus designaciones quedaron establecidas como sigue:

Designación antigua	Tipo de avión	Nueva designación
3	Fiat CR.32	C.1
4W	Hawker Fury	C.2
5	Heinkel He 112	C.3
6	Messerschmitt Bf 109B	C.4
6	Messerschmitt Bf 109E	C.5
1	Fiat G.50	C.6
7	Romeo Ro.41	C.7
1W	Polikarpov I-16	C.8
2W	Polikarpov I-15bis	C.9
6	Messerschmitt Bf 109F	C.10

Con fecha 19 de noviembre, la citada 3ª Sección del Estado Mayor del Aire amplió este listado, en el sentido de que al Arado Ar 68 le correspondía la designación C.11.

No deja de resultar chocante que al Romeo Ro.41 monoplaza y al Hawker Fury se les clasificara como cazas, cuando jamás estuvieron destinados en unidades de esta especialidad ni fueron empleados como tales.

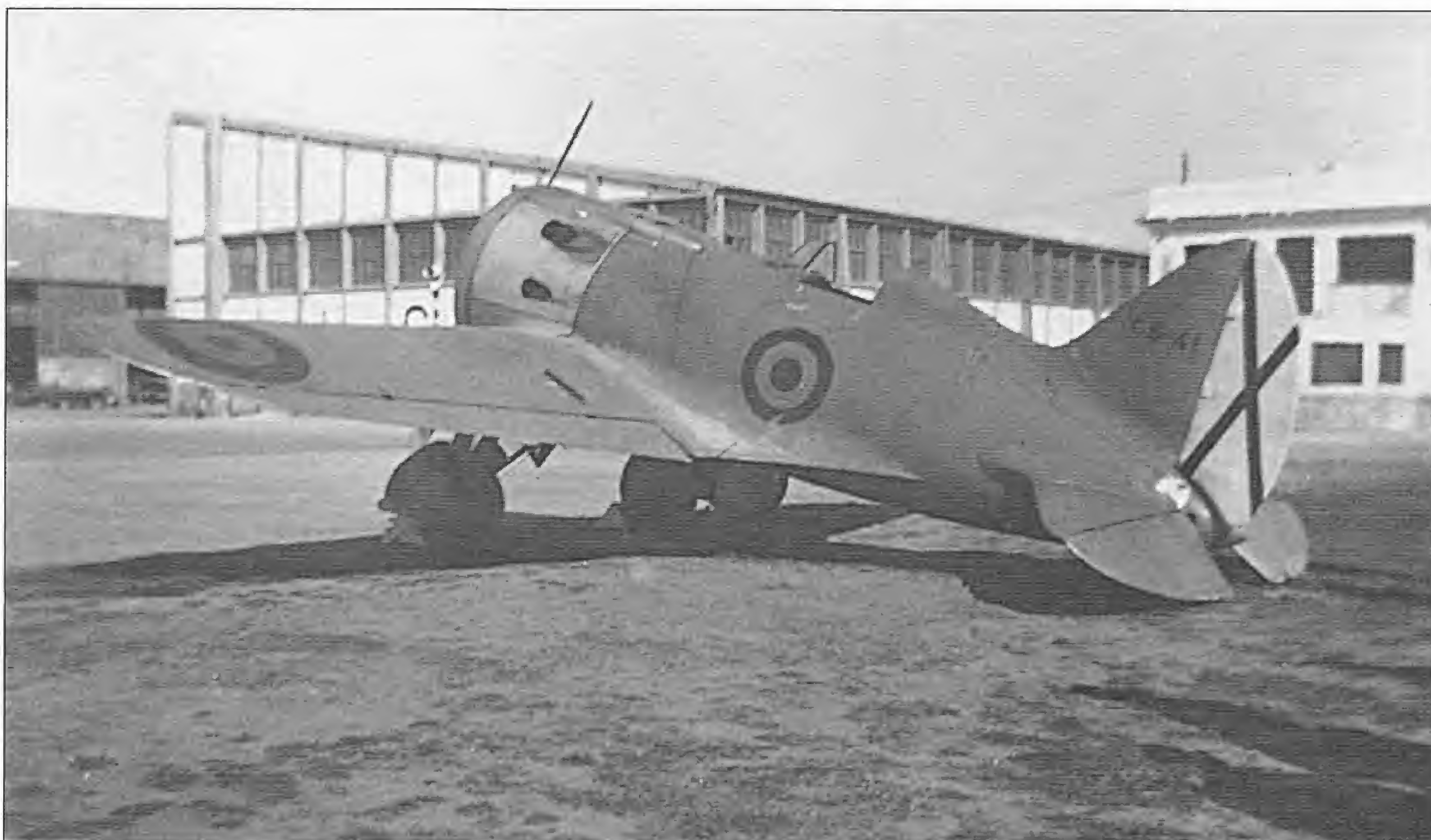
En relación con los números de Unidad, en el Anexo 3 de la Instrucción se incluía un listado al respecto. En cuanto a los de las de caza se refiere, éstos no eran más que aquellos que les daban nombre, es decir, el 21 Regimiento tenía el 21, el 22 Regimiento el 22 y el 23 Regimiento el 23; por su parte, los aviones de los grupos de caza dependientes de regimientos mixtos llevaban los números de éstos, es decir, el 1 para el Primero, el 2 para el Segundo y el 3 para el Tercero.

Este sistema de designación, tanto de unidades como de aeronaves, es el que se ha venido empleando –con sus correspondientes actualizaciones, como es lógico– hasta el día de hoy.

Como decíamos al comienzo de estas líneas, cuando se creó el Ejército del Aire éste disponía de un considerable potencial humano y de unos efectivos materiales que, aunque no desdeñables, no eran el “último grito”. Durante los primeros años de la posguerra, el primero fue mermando como consecuencia del licenciamiento de un buen número de tripulantes que, habiendo cumplido la finalidad para la que se habían alistado en Aviación, es decir, combatir y derrotar al enemigo desde el aire, prefirieron seguir otros derroteros profesionales una vez establecida la paz. Pero, a pesar del notable esfuerzo que se realizó para formar nuevo personal, había algo que éste, por muy bien preparado que estuviera, jamás podría tener: la experiencia en combate de sus antecesores.

Durante los sangrientos años de la guerra habían fallecido en acto de servicio 199 tripulantes de la Aviación Nacional, mientras que entre el 1 de abril de 1939 y





el 31 de marzo de 1942 fueron 141 los fallecidos, cifra, ésta, elevadísima, si se tiene en cuenta que, en comparación, en la posguerra se pudo volar muy poco, debido al aislamiento a que fue sometida España, que conllevó una gran escasez de combustible, y que duraría hasta finales de los años cuarenta, cuando menos. Este elevado número de bajas se debió, en parte, al hecho de que la disciplina en vuelo, que, lógicamente, fue más rígida durante la guerra, en la paz se relajó considerablemente y dio lugar en no pocos casos a que se produjeran accidentes que dieron lugar a la pérdida de las aeronaves o, lo que es peor, a la muerte de sus tripulaciones. Además, no hay que olvidar que el material —todo él superviviente del conflicto y ya de por sí muy baqueteado durante éste— acusó mucho el paso del tiempo y la crónica falta de repuestos, a la que, en muchos casos, se unía la de personal especialista encargado de su mantenimiento.

En cuanto a horas de vuelo durante el trienio que hemos tomado como referencia se refiere, tomemos, como muestra, el caso del 23 Grupo del 22 Regimiento de Tablada. En el mes de febrero de 1941, cuando tenía destinados 28 Fiat CR.32 y 11 pilotos, éstos,

más el teniente coronel jefe del Regimiento, volaron, en total, 55 horas y 50 minutos, es decir, una media de poco más de cinco horas por piloto. Y en el mes de octubre de ese mismo año (con 15 CR.32 y cinco I-16 destinados, y 20 pilotos, incluido el teniente coronel jefe), los dos grupos del Regimiento volaron, en total, 178 horas y 16 minutos, es decir, una media de unas nueve horas por piloto.

Como hemos podido ver en las tablas de situación correspondientes a los años del período que nos ocupa, únicamente del CR.32 se disponía de una cantidad apreciable, a pesar de que este modelo ya estaba totalmente desfasado. Aparte de los sobrantes de la guerra civil (alrededor de doscientos, entre los supervivientes de la Aviación Nacional y los recibidos de los italianos), cuyas matrículas estaban comprendidas entre la 3-51 y la 3-292, más las 3-393 a 3-396 (estos últimos fueron reconstruidos por la Hispano a partir de ejemplares de la guerra), entre 1940 y 1942 se recibieron los cien encargados a esta compañía mediante contrato fechado en Burgos el 8 de agosto de 1938: 14 en 1940, 75 en 1941 y 15 en 1942. Los ejemplares de este lote (que fueron matriculados del 3-293 al 3-392) fueron destinados inicialmente a los grupos de los Regimientos

En la deriva de este I-16 montado en Jerez puede verse la matrícula C.8-41, que había sustituido a la 1W-41, que ostentó con anterioridad a la entrada en vigor de la Instrucción nº 1. (Archivo Juan Arráez Cerdá).

números 21 y 22, al Grupo 29 y a la Escuela de Caza, y en menor cantidad al Grupo 28.

Tenemos constancia de que durante ese período, en unidades de caza, al menos fueron dados de baja los siguientes:

- 3-85 (número de fabricación 774), accidentado en Getafe el 6 de marzo de 1943
- 3-101 (n/f 764), baja administrativa el 19 de junio de 1944
- C.1-120 (n/f 933), accidentado en Getafe el 6 de julio de 1944 (Cdte. Ing. Aer. Francisco Istúriz Magdaleno, herido)
- 3-131 (n/f 977), accidentado en Tablada el 26 de junio de 1941
- 3-134 (n/f 980), el 20 de febrero de 1941 la Maestranza de Madrid ya había propuesto su baja
- 3-142 (n/f 994), baja administrativa el 14 de abril de 1945
- 3-153 (n/f 555), baja administrativa el 17 de julio de 1944
- 3-154 (n/f 573), el 27 de junio de 1940 estaba destruido. El 25 de enero de 1941 la Maestranza de Sevilla ya había propuesto su baja

- 3-165 (n/f 726), baja administrativa el 13 de mayo de 1943
- 3-173 (n/f 843), baja administrativa el 27 de octubre de 1943
- 3-179 (n/f 5), accidentado en Gando el 30 de junio de 1941
- 3-183 (n/f 69), baja administrativa el 23 de febrero de 1942. Había colisionado con el 3-244 el 11 de junio de 1940 en Son San Juan (alférez Abilio Quemada Ruiz, herido leve)
- 3-188 (n/f 101), hundido en aguas de Arinaga, Canarias, el 30 de diciembre de 1940
- 3-199 (n/f 254), accidentado en Tomares (Sevilla) el 9 de octubre de 1941
- 3-202 (n/f 414), hundido en aguas de Huelva el 12 de septiembre de 1941 (teniente Carmelo Lacruz, herido)
- 3-203 (n/f 429), accidentado en Gando el 8 de noviembre de 1941
- 3-239 (n/f 825), baja administrativa el 11 de noviembre de 1941
- 3-254, accidentado en Son San Juan el 16 de julio de 1940
- 3-266, accidentado en Pollensa el 9 de julio de 1940
- 3-275, baja administrativa el 17 de julio de 1944

- 3-277, desaparecido el 5 de mayo de 1940 junto con su piloto (teniente Julio Guerra Peinado)
- 3-282 (n/f 915), baja administrativa el 17 de julio de 1944
- 3-284 (n/f 937), accidentado en Son San Juan el 2 de septiembre de 1941 (alférez Alberto Azqueta Pucheu, herido)
- 3-287 (n/f 943), baja administrativa el 23 de febrero de 1942
- 3-291 (n/f 950), accidentado el 25 de agosto de 1941 (alférez Carlos Texidor, herido).
- 3-310 (n/f 18, Hispano), accidentado el 3 de junio de 1941 en Son San Juan
- 3-321 (n/f 29, Hispano), hundido en aguas de Arinaga (Gran Canaria) el 5 de febrero de 1943
- 3-351 (n/f 59, Hispano), accidentado el 22 de febrero de 1945 en Mallorca (teniente Galo Herrera Gutiérrez, herido)
- 3-359 (Hispano), baja administrativa el 21 de septiembre de 1945
- 3-374 (Hispano), baja administrativa el 22 de noviembre de 1944
- 3-384 (Hispano), baja administrativa el 19 de junio de 1944

De los 19 Heinkel He 112E (como este fabricante germano denominó genéricamente a la versión de exportación de este producto suyo) adquiridos por la Aviación Nacional directamente al constructor y entregados, en tres tandas, en diciembre de 1938, la primera, a comienzos de 1939, la segunda y poco después de acabada la guerra, la tercera, dos resultaron destruidos en Almaluez (Soria) el 28 de marzo de 1939, en sendos accidentes que segaron la vida del capitán Miguel García Pardo de Prado (avión 5-54) y del teniente Rogelio García de Juan (avión 5-53), y otros dos resultaron, también, destruidos pocos meses después de que se alcanzara la paz: el 5-61, el 15 de julio, en la playa de Manilva, donde, al realizar una toma forzosa por avería en el motor y quedar en invertido, se ahogó su piloto (el teniente Jorge Luis Muntadas Claramunt) al quedar atrapado en la carlinga, y el 5-57, el 1 de agosto, cuando su piloto, el capitán Carlos Bayo Alessandri, estaba probándolo se

Este *Chirri* anónimo fue uno de los cien fabricados con licencia por la Hispano den Tablada. Obsérvese que la escarpela iba pintada en el intradós del ala superior. (SHYCEA)





El 3-153 (n/f 555) fue uno de los CR.32 supervivientes de la guerra civil. En el Ejército del Aire estuvo destinado, principalmente, en los Grupos de Caza números 21 y 28. Finalmente, causó baja en el Servicio el 17 de julio de 1944. (Archivo del autor, cortesía de J.M. Olano)

produjo una avería en el motor y se estrelló (afortunadamente sin graves consecuencias para éste) contra la Mar Chica. La mayoría de los quince restantes sirvieron en el Grupo 27 del Regimiento Mixto nº 2

no sólo hasta que finalizó la Segunda Guerra Mundial, sino bastantes años después (los dos últimos fueron dados de baja en el Servicio el 20 de marzo de 1953), tras haber estado destinados en el 23 Regimiento (posteriormente, Grupo) de Caza de Reus. Pero seis de ellos no llegaron a "ver" el fin de la contienda; fueron los 5-55 (en el que el capitán Isaac Arróniz Larios sufrió un accidente en Nador el 2 de febrero de 1942, a consecuencia del cual el avión fue dado de baja en el Servicio el 6 de julio de

1944), el 5-59 y el 5-60, que por motivos que desconocemos causaron baja en esta última fecha, el 5-56 (cuya baja administrativa fue aprobada el 6 de noviembre), el 5-67 (baja el 27 de abril de 1945) y el 5-58, en el que, por fallo del motor, nuestro muy querido amigo y compañero Emilio Herrera Alonso sufrió un grave accidente en Tetuán tres días después.

En relación con los Messerschmitt Bf 109 que procedentes de la Legión Cóndor pasaron a manos españolas y sirvieron en el Ejército del Aire, tenemos constancia documental de que fueron 41: 14 bipalas (Bf 109A y B) y 27 tripalas (Bf 109E-1 y E-3), incluido el 6-104, en el que perdió la vida el teniente Carlos María Rey-Stolle Pedrosa el 21 de noviembre de 1939, cuando se ahogó en aguas del Ebro tras caer a ellas. Esa cifra total podría aumen-

El 5-63 fue uno de los He 112 a los que se les llegó a pintar el emblema de la escuadrilla de García Morato, que, por extensión, sería el de la Escuadra de Caza hasta la descentralización de las unidades de esta especialidad. (Archivo «Canario» Azaola).





Arriba: El He 112 con matrícula 5-59 fue dado de baja en el Servicio el 6 de julio de 1944. Obsérvese que el emblema va pintado en negro y que en el extradós de los planos lleva la cruz de San Andrés en blanco e inscrita en un círculo negro. (SHYCEA).

Abajo: Al He 112 5-66 acaban de aplicarle (suponemos que en la Maestranza de Tetuán) el camuflaje que sería el estándar de los aviones de este modelo durante el resto de su vida operativa. Todavía quedaba por pintarle en el intradós de las alas y en el timón de dirección la escarapela nacional y la cruz de San Andrés, respectivamente. (Archivo Felipe Ezquerro).





En esta dos vistas del He 112 5-55, ya camuflado, se aprecia que el yugo y las flechas eran de color rojo y que en los planos "ondeaba" la enseña bicolor. Este avión se accidentó al tomar tierra en Nador el 2 de febrero de 1942, cuando era pilotado por el capitán Isaac Arróniz Larios, y tuvo que ser dado de baja en el Servicio el 6 de julio de 1944. (SHYCEA)

tar hasta 44, si pudiéramos corroborar la identidad de otros dos tripalas y un bipala que hasta ahora, en la abundante documentación

Esta instantánea del 5-65 queda patente la pureza aerodinámica del He 112.





Esta foto es la prueba irrefutable de que en el intervalo de matrículas correspondientes a los Bf 109E (6-87 a 6-131) hubo una que correspondió a un bipala (el 6-95, un Bf 109C o D). (Archivo del autor, cortesía de Günther Ott)

consultada (cartillas de vuelo, partes de estado y situación, informes de maestranzas y de unidades, etc.), sólo aparecen relacionados en una ocasión y, por tanto, bien pudieran deberse a errores mecanográficos o de transcripción. De cualquier forma, a primera vista parece extraño que, de los 44 Bf 109E (no 45, como en numerosos trabajos se ha escrito) que trajo a España la Legión Cóndor, no quedaran aquí todos ellos, sino 27. ¿Qué fue, entonces, de los demás? ¿Se devolvieron a Alemania? ¿Se desgazaron y fueron empleados para conseguir repuestos? ¿Estamos equivocados y sí permanecieron en vuelo en España? Sinceramente, creemos que esta última posibilidad hemos de desecharla, ya que de haber sido cierta estamos convencidos de que, dada la gran cantidad de documentos oficiales que hemos podido estudiar, sería muy improbable que no hubiera quedado rastro documental de ellos. Y lo mismo pensamos en relación con la hipótesis de que hubiesen sido desgazados. Por tanto, mientras no se logre demostrar lo contrario, hemos de aceptar como más probable que fueran devueltos a Alemania.

El 6-109 fue el Bf 109E-1 en el que se mató el alférez Juan José Bouza Gómez el 3 de junio de 1941. (Archivo «Canario» Azaola).

Siguiendo con los Bf 109, ¿no resulta chocante que de los bipalas supervivientes al final de la guerra civil ninguno fuera de la versión Bf

109C ni de la Bf 109D? Es evidente la imposibilidad de que todos ellos hubieran sido derribados o destruidos en accidentes, por lo que, igualmente, hemos de inclinarnos a pensar que los alemanes se los llevaron a su país.

Sabemos que durante los años del conflicto mundial se perdieron en accidente y fueron dados de baja en el Servicio, aparte del ya citado 6-104, ocho Bf 109 (tres bipalas y cinco tripalas). Fueron los siguientes:

- Bf 109B 6-38, accidentado en Reus el 5 de julio de 1940

Vista del hangar de Reus ocupado por el 23 Regimiento. En primer plano están los Bf 109 (tripalas a la izquierda, entre ellos los 6-87 y 6-94, y bipalas a la derecha), y al fondo los I-152, uno de los cuales era el 2W-2. (Base Aérea de Reus, archivo del autor)





- Bf 109B 6-40, accidentado en Agoncillo el 16 de diciembre de 1940
- Bf 109B 6-53, accidentado en Agoncillo el 15 de abril de 1940, al despegar en pérdida
- Bf 109E 6-92, baja administrativa el 9 de mayo de 1941
- Bf 109E 6-105, con posterioridad al mes de junio de 1940 no hay rastro de él
- Bf 109E 6-109, accidentado en Son San Juan el 3 de junio de 1941 (muerto el alférez Juan José Bouza Gómez)

- Bf 109E 6-130, accidentado El Prat el 7 de diciembre de 1940 (muerto el teniente Eduardo Lauzirica Charlén)
- Bf 109E 6-131, baja administrativa el 29 de agosto de 1941, por accidente ocurrido el 26 de junio

Así, pues, si a los 41 que damos como seguros, restamos estos nueve, a finales de 1945 deberían quedar, en total, es decir, en unidades y en maestranzas, 32 (11 bipalas y 21 tripalas), como

Varios "Messer" en revisión en la Maestranza de Logroño. En primer plano aparece el Bf 109E-3 (obsérvense el tubo del cañón del ala derecha) 6-87. (Archivo «Canario» Azaola).

así era, ya que esta cifra es la misma que la que en este sentido se da en el parte de existencia y estado de los aviones correspondiente al día 31 de diciembre, emitido por la Sección de Servicios de Material del Ministerio del Aire.

Los 12 Fiat G.50 adquiridos a los italianos recién terminada la guerra sirvieron —con más pena que gloria— en el 27 Grupo del Regimiento Mixto nº 2 durante la mayor parte de su vida en activo. Volaron mucho menos que los He 112 de esa Unidad, y sólo cinco de ellos permanecían en inventario al terminar la SGM.

Como es sabido, en España fueron matriculados del 1-1 al 1-12. Pero, quizás, no lo sea tanto que

El Bf 109E-3 con matrícula 6-126 sirvió en el Regimiento de Caza nº23 hasta el 17 de diciembre de 1946, fecha en la cual, pilotado por el capitán Julio Vega Seoane, resultó accidentado en Bañolas. Causó baja el 3 de septiembre de 1947. (Archivo del autor, cortesía de Juan Arráez Cerdá)





en su país de origen habían tenido las matrículas militares 3573, 3575, 3576, 3579, 3580, 3581, 3582, 3583, 3584, 3585, 3586 y 3589, respectivamente.

Los siete que "se quedaron en el camino" fueron los siguientes:

- 1-1, accidentado en Nador el 9 de agosto de 1939
- 1-2, baja administrativa el 9 de abril de 1945, por falta de repuestos
- 1-4, baja administrativa el 9 de abril de 1945, por falta de repuestos

- 1-5, accidentado en Segangan, proximidades de Nador, el 22 de abril de 1940 (muerto el alférez Manuel Carreño Camacho)
- 1-8, accidentado en Nador el 15 de octubre de 1940 (muerto el teniente Antonio Manrique Garrido)
- 1-11, baja administrativa el 9 de abril de 1945, por falta de repuestos
- 1-12, baja administrativa el 5 de marzo de 1943, por falta de repuestos

Tras causar baja en el Servicio en julio de 1955, el Bf 109E-3 6-106 fue regalado a Alemania. Desde entonces, es una de las "joyas" del Deutches Museum de Munich. (SHYCEA)

Los otros cinco (cuyas matrículas, en virtud de la Instrucción nº 1 antes citada, pasaron a ser C.6-3, 6, 7, 9 y 10 a partir del 1 de diciembre de 1945) siguieron en Nador hasta que, ya al final de los años cuarenta, fueron destinados a la Escuela de Caza de Morón, donde finalizarían sus días.

De los Romeo Ro.41 trataremos más adelante, cuando hablemos de las escuelas.

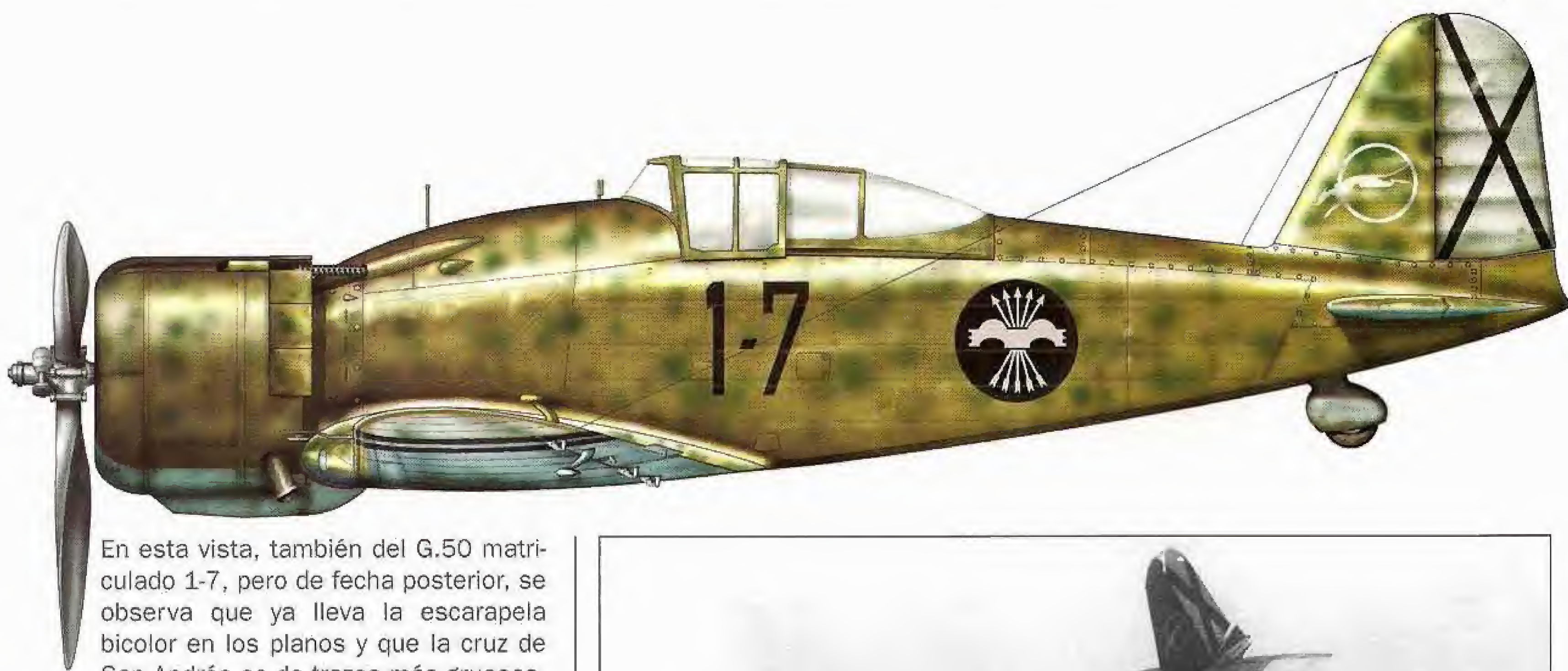
Del Polikarpov I-16 –del que a finales de mayo de 1938 la Aviación Nacional tenía ya en su poder cuatro ejemplares (los 1W-1 a 3 y otro sin matrícula), de los que dos se hallaban en el Parque Regional

En esta foto del Fiat G.50 matriculado 1-7 (ex MM3582), hecha pocos meses después del final de la guerra, puede apreciarse que el yugo y las flechas eran de color blanco, al igual que el emblema del Grupo 27 (que en la 2ª escuadrilla, es decir, la equipada con este modelo, iba en blanco, mientras que en la primera, la de los He 112, iba en negro). (SHYCEA)





FRANCIS



En esta vista, también del G.50 matriculado 1-7, pero de fecha posterior, se observa que ya lleva la escarapela bicolor en los planos y que la cruz de San Andrés es de trazos más gruesos. El avión se había accidentado al tomar tierra (muy probablemente en Nador) el 2 de febrero de 1943. (SHYCEA)

Ilustración: Luis Fresno Crespo

Sur, en Tablada, y los otros dos (cuya reparación se consideraba que iba a resultar difícil) estaban en Jerez a disposición de los Servicios Técnicos—, se recuperaron al final de la guerra 21 ejemplares, a los que más tarde se unirían los 30 montados en el entonces denominado Taller Experimental, sito en esta ciudad gaditana. El primero de éstos voló por vez primera el 15 de octubre de 1939, pilotado por José Luis Aresti, pero el montaje de la serie se retrasó bastante, para corregir los defectos que se detectaron en éste, como eran, según afirmaba el Jefe del Estado



Mayor del Aire en un escrito fechado el 27 de noviembre, *"inestabilidad de ruta en profundidad, dureza de alabeo a gran velocidad y trepi-*

dación a cualquier régimen". Además, dicha Autoridad juzgaba conveniente que, puesto que dichos defectos eran, a su juicio, corregibles y *"el avión es barato de construir y tenemos personal adiestrado en su fabricación"*, se sometiera este primero a toda clase de ensayos encaminados a su perfeccionamiento y que, incluso, se le dotara de un motor más potente y de hélice de paso variable *"para conseguir una velocidad máxima aproximada a los 500 kilómetros por hora"*. Y terminaba diciendo: *"También sería conveniente la compensación de mandos con empenaje horizontal de*



La foto de la izquierda y la superior de la página siguiente muestran distintos aspectos del montaje de I-16 en el Taller de Jerez. Los ejemplares que en ellas aparecen en primer plano están dotados de cuatro ametralladoras, dos en las alas y otras dos en la parte superior del capó del motor.



cola reglable (sic) y dispositivo para mayor sensibilidad del mando de alabeo".

Por lo que hemos podido averiguar, las entregas no debieron de comenzar hasta mediados del año 1941, y a la Escuela de Caza, para su evaluación por los profesores de ésta. Precisamente el 23 de junio, su comandante jefe, Julio Salvador Díaz-Benjumea, redactó un interesante informe, que transcribimos literalmente a continuación: *"Durante la permanencia de los aviones Ratas en esta Escuela, se ha observado una gran profusión de averías que, dado el escaso tiempo de esta permanencia y del número de vuelos efectuados con los mismos, creo deben ser puestas en conocimiento de la Superioridad y más aún si se tiene en cuenta que se trata de aviones recién salidos de la Fábrica, y que se han producido en el primer o segundo vuelo. Estas averías son las siguientes: Avión 1W-23. Al efectuar la toma de tierra del primer vuelo y en una toma absolutamente normal, después de rodar unos 50 metros dio la vuelta violentamente, capotando. Se buscó una avería del tren que pudiera*

En estas dos instantáneas vemos uno de los aparatos jerezanos recién salidos de la factoría y aún sin los distintivos del Ejército del Aire.





CAETRO





producir este capotaje y parece ser que pudo ser el que se soltase un tornapuntas y que al colocarse en el suelo produjese un frenazo en el Avión o bien que por torcedura del amortiguador la rueda derecha se agarrotase contra el amortiguador y produjese el mismo efecto. Se revisó el resto de los aviones y se encontró en un avión la contratuerca que fija el tornapuntas al semieje floja y en otro aparato un amortiguador doblado y la rueda rozando en él, girando con trabajo. Ambas causas pueden ser la causa del capotaje, si bien considero más probable que sea la última. En otro avión se ha observado que el manguito de unión del tubo de salida de la llave del aceite a la tubería general venía con toda la goma de la parte en que dicho manguito hace flexión desprendida y la lona empezando a desgarrarse. En otro aparato, el mando de encendido se soltó de una magneto en vuelo y en la otra quedó flojo, siendo peligrosa esta avería por marchar las magnetos con chispas de ruptura en momentos distintos de la carrera de los émbolos. En varios aviones se han observado cables de bujías flojos y en uno de ellos, desprendido un cable. Las bombas de purga reseca hacían la puesta en marcha excesivamente laboriosa. En varios aparatos se ha observado falta de un freno que impida varíe el mando del ralenti

que también es peligroso por ser difícil la toma en este avión con ralenti largo".

Lo cierto es que, se hubieran solucionado estos defectos o no, (casi toda) la serie se completó y causó alta en el Servicio a lo largo de 1941 y de 1942. Así, por ejemplo, sabemos que el 6 de marzo de este último año estaban listos, en el aeródromo Haya de Jerez, para su entrega, los aviones 1W-34 a 1W-42, los cuales fueron destinados siete días después al 22 Regimiento, excepto el biplaza 1W-38, que lo fue a la Escuela de Caza.

Sabemos, también, que el Director General de Material, en escrito fechado el 20 de octubre de 1939 y dirigido al Subdirector de Estudios y Experiencias, le comunicaba que "referente a la numeración de los Ratas del Taller Experimental de Jerez, (...) deben ser matriculados desde el 1W-22 hasta el 1W-51 ambos inclusive". A la vista de esto, no podemos más que preguntarnos: ¿y entonces cómo es que hubo uno matriculado 1W-52, de cuya existencia tenemos constancia fehaciente? Creemos que lo más probable es que éste fuera uno recuperado y reconstruido posteriormente en ese Taller. Por cierto, llegados a este punto, queremos aclarar que de los 30 de Jerez sólo se completaron 24, ya que los 1W-46 a 1W-51 jamás fueron terminados y, por tanto, nunca entra

Bonita instantánea del Rata 1W-41, en el cual no se escatimaron guiones para separar (incorrectamente) los caracteres que constituían su matrícula. (Archivo «Canario» Azaola)

Página siguiente: Diversos esquemas de pintura que llevaron los Polikarpov I-16 durante los años cuarenta; incluído un vistoso esquema que lució una patrulla acrobática, que en base a Polikarpov I-16 Tipo 6 capturados, actuó en el mallorquín aeropuerto de Son Bonet

Ilustraciones: Luis Fresno Crespo y Julio López Caeiro





ron en servicio. En este sentido, permítasenos transcribir lo que, en escrito fechado el 14 de julio de 1945, el Director General de Industria y Material le decía al Director General del INTA: *"En relación con la consulta hecha (...) sobre la construcción de aviones Ratas, participo a V. I. que debe quedar suspendida la fabricación de los aviones núms. 1W-46 a 1W-51, los cuales no deben figurar en los partes que rinde el Taller núm. 1"*.

En relación con los I-16 biplazas, hemos de decir que, aparte del 1W-38, hubo otros dos, al menos: los 1W-12 y 1W-16.

Cuando acabó la SGM seguían en servicio 27 I-16 (los 1W-6, 12, 16, 23 a 45 y 52). De los demás, aparte de los ya citados 1W-21, 1W-26, 1W-35 y 1W-44, de los que los tres últimos serían reconstruidos posteriormente, tenemos constancia de la pérdida del 1W-22 el 5 de junio de 1941 al incendiarse en vuelo, sin graves consecuencias para su piloto, que se tiró en paracaídas, y de la baja administrativa de los 1W-13, 15, 19 y 20, más uno sin número, el 22 de abril de 1941. Finalmente, y como curiosidad, diremos que la baja administrativa de la mayoría de los que ya no seguían en vuelo fue aprobada ... ¡en noviembre de 1948!

Puesto que de los Bf 109F hablaremos en el apartado dedicado a las escuelas, ahora sólo nos queda referirnos a los Polikarpov I-15bis o I-152. De los 28 ejemplares republicanos que al finalizar la campaña de Cataluña se refugiaron en Francia, parece ser que única-

mente lograron recuperarse 21 —quizás porque eran los que estaban en mejor estado—, si bien es cierto que nosotros sólo tenemos constancia de los veinte que sirvieron en el Ejército del Aire y que, tras ser inicialmente matriculados conjuntamente con los I-15, poco después lo fueron del 2W-1 al 2W-20. Pero, aunque hemos dicho veinte, lo cierto es que, en honor a la verdad, debemos reducir esta cifra en una unidad, ya que del 2W-11 no hemos logrado encontrar el más mínimo rastro. Además, el 2W-12 se perdió muy pronto, en el accidente que costó la vida al comandante Ugarte Ruiz de Colunga.

De los otros dieciocho, trece seguían destinados en el Grupo 24 cuando finalizó el conflicto mundial, y cinco (los 2W-3, 6, 10, 14 y 18), que se hallaban en el Parque Eventual de Cataluña al terminar de desmantelarse éste en el mes

El I-152 con matrícula 2W-13, luego sustituida por la C.9-13, y número de fabricación 4615, estuvo en servicio hasta el 30 de septiembre de 1953, día en que resultó dañado en un accidente y tuvo que ser dado de baja. (Archivo del autor, cortesía de Juan Arráez Cerdá)

de mayo de 1945, fueron trasladados en ferrocarril (despiezados y para repuestos) a la Maestranza de Logroño el día 2 del mes siguiente y ya no volvieron a volar.

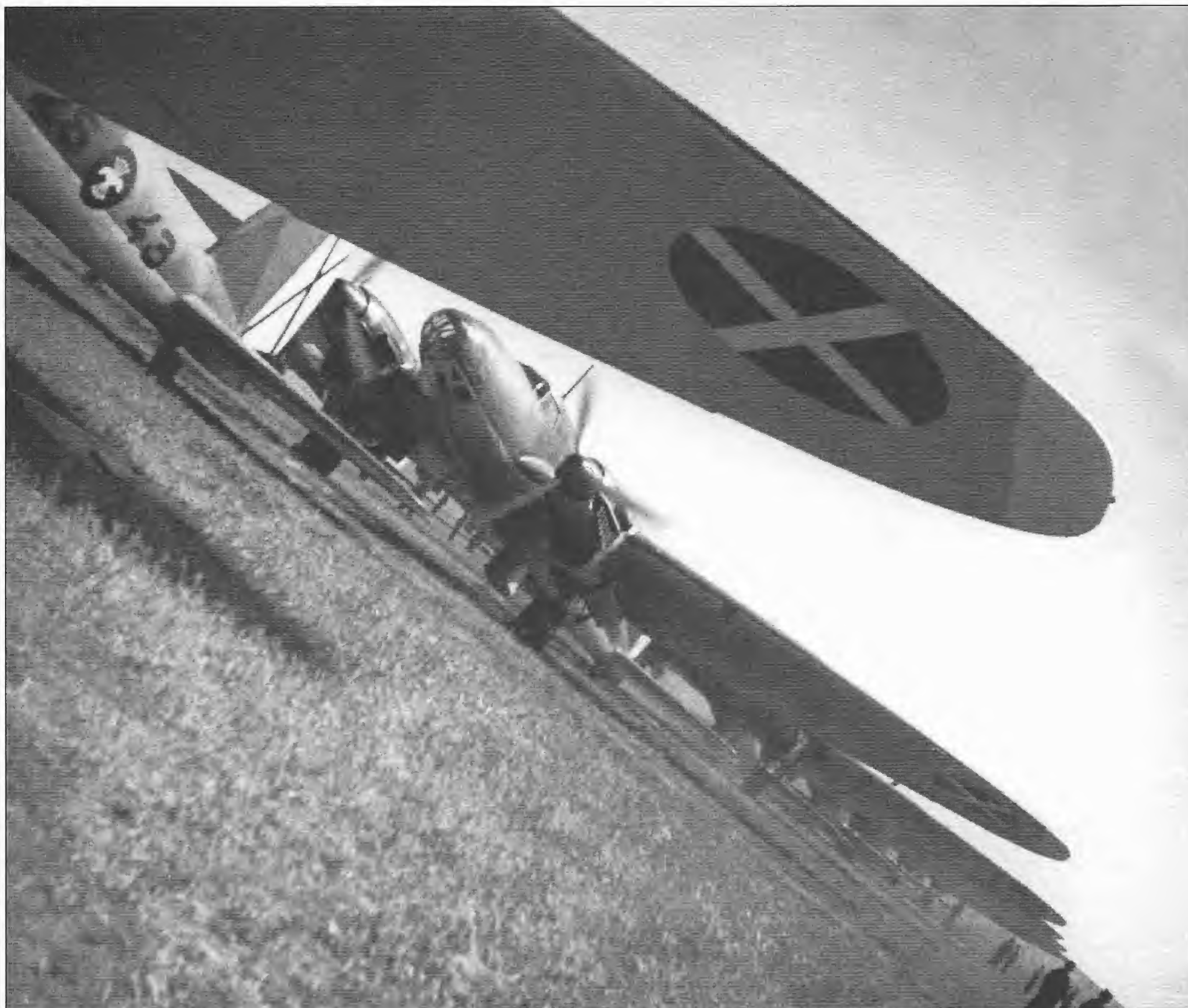
Al entrar en vigor la Instrucción nº 1, en los trece supervivientes se llevó a cabo el cambio de matrículas, que pasaron a ser las C.9-1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 13, 15, 16, 17, 19 y 20. Sus respectivos números de fabricación eran los 4606, 4598, 4602, 4617, 4623, 4590, 4600, 4615, 2468 (parece evidente que éste no fue construido en la misma fábrica de la URSS que los demás ejemplares), 4614, 4610, 4619 y 4589.

Aunque de mala calidad, esta foto de un I-152 resulta interesante porque en ella se puede apreciar que el avión está equipado con dos afustes para bombas en cada uno de los semiplanos inferiores, uno para bombas de 12 kilos y otro para bombas de 5 kilos. (Archivo del autor, cortesía de J.M. Olano)









LA AVIACIÓN DE BOMBARDEO

En virtud del despliegue provisional de las unidades de fuerzas aéreas ordenado por el Cuartel General del Generalísimo el 4 de

junio de 1939, las de bombardeo quedaron formadas por un Grupo de BR.20 (en la Región Aérea del Centro), la Segunda Brigada del

Parada de Barajas del 12 de mayo de 1939. El primer Pedro por la izquierda es el 25-43, cuya vida operativa transcurriría, principalmente, en el 15 Regimiento de Bombardeo. (SHYCEA)



Aire (Región Aérea del Estrecho), con dos escuadras de Savoia S.79 (la Primera y la Segunda), la Escuadra Estratégica (dotada de *Katiuskas*), en la Región Aérea de Levante, la Tercera Brigada del Aire (Región Aérea del Pirineo), con dos escuadras de He 111 (la Primera de bombardeo diurno y la Segunda de bombardeo nocturno), y la Primera Brigada del Aire (en la Región Aérea entonces denominada del Cantábrico), con

Otra vista –en este caso aérea– de la parada de Barajas. En ella podemos ver a gran parte de los aviones que constituirán el futuro Ejército del Aire. En primer término Heinkel He 111. (Archivo «Canario» Azaola).

otras dos escuadras –de dos grupos cada una, como las anteriores–, la Primera de bombardeo diurno, dotada de Savoia S.81, y la segunda de bombardeo nocturno, con Junkers Ju 52. Pero, como vimos al hablar de las de caza, pocos meses después –el 1 de septiembre– el Estado Mayor del Aire dictó la Norma 10011, relativa a la denominación de las unidades aéreas, en virtud de la cual las que ahora nos atañen, que en el mes de julio comenzaron a ocupar los aeródromos que se les habían asignado, pasaron a llamarse, respectivamente, 11 Grupo (de BR.20, con base en Barajas), 11 (Grupos 12 y 13) y 12 (Grupos 14 y 15) Escuadras (ambas de S.79 y con base en Tablada y en Granada), 13 Escuadra (Grupos 16 y 17), basada en Los Llanos, 14 Escuadra (Grupos 18 y 19), en Zaragoza, 15 Escuadra (Grupos 110 y 111), en Agoncillo, 16 Escuadra (Grupos 112 y 113), en León, y 17 Escuadra (Grupos 114 y 115, este último siempre estaría en cuadro, en cuanto a su material se refiere), que, tras haber estado desplegada en Villanubla, a mediados de noviembre pasó a Matacán. Además, encuadrada en las Fuerzas Aéreas del Atlántico (Canarias) se creaba la 11 Escuadrilla, que, al menos sobre el papel, estaba previsto que dispusiera de material S.81 y Ju 86, pero que, de hecho, contó con un puñado de Ju 52 que empleó para llevar a cabo misiones de transporte y no las de bombardeo que, como unidad de esta especialidad (como se deduce por la numeración que le fue asignada), parecían previsibles, por lo que hablaremos con más detalle de ella en otro de los apartados de esta serie.

El material del que se nutrieron estas unidades era el procedente de las unidades de la Legión Cóndor, de la Aviación Legionaria y de la Aviación Nacional que sobrevivió a la contienda fratricida, es decir, 58 He 111 germanos (22 de la versión B y 36 de la E), 84 Savoia S.79, 42 Savoia S.81, 10 Fiat BR.20, 18 Tupolev SB-2 y 25 Ju 52, a los que hemos de añadir los 14 Henschel Hs 123 con los que en aquella fecha se había constituido la 61 Escuadrilla de Bombardeo en Picado, que quedó

afincada en Tablada en sustitución de la Escuadrilla Regional Hs 123 que había sido creada el 4 de junio.

Como se puede ver, era una flota relativamente numerosa –para un país como España–, compuesta por algo más de 200 aviones, pero de la que sólo los He 111E y los S.79 podrían haber representado una relativa amenaza para cual-

quier enemigo contra el que hubieran tenido que emplearse en los primeros meses de la contienda mundial.

Como dijimos al hablar de la caza, el 9 de noviembre las escuadras –las unidades de mayor rango– tomaron la denominación de regimientos. Al finalizar el año 1939, la aviación de bombardeo estaba distribuida de la forma siguiente:

Regimiento	Grupo	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
—	11	BR.20	10	—	10
11	12	S.79	13	3	16
	13	S.79	14	3	17
12	14	S.79	9	5	14
	15	S.79	13	2	15
—	61 Esclla.	Hs 123	10	2	12
13	16	SB-2	5	13	18
	17				
14	18	He 111	21	5	26
	19				
15	110	He 111	9	4	13
	111	He 111	12	1	13
16	112	S.81	8	1	9
	113	S.81	4	2	6
17	114	Ju 52	8	3	11
Total			136	44	180



Los tripulantes fallecidos en acto de servicio durante los primeros nueve meses de paz a bordo de tipos de aviones que fueron clasificados como bombarderos fueron los siguientes:

- 9 de noviembre, en el Savoia 81 matrícula 21-52, caído entre Lastras de Cuellar y Hontalbilla, teniente José Madruga López y cabos Fernando Sánchez Martín y Antonio Vidal Font
- 17 de noviembre, en el Ju 52 matriculado 22-94, en Cabo Juby, los tenientes Alfonso Murga Sáinz de Carlos y Juan Romero-Girón Castellón

Además, el 18 de diciembre, en el Ju 52 M-CABA, de Iberia, que se precipitó a aguas de Gibraltar (no está claro si abatido por la artillería de algún buque británico o por haber resultado alcanzado por un rayo), murieron el comandante Antonio Bazán Martínez, el capitán Eugenio Gros Huertas, el brigada José Chacón González y el Sargento Ruperto Burillo.

En la reorganización de las unidades de fuerzas aéreas que tuvo lugar el 29 de febrero de 1940, el grueso de las de bombardeo permaneció sin cambios, excepto en el caso del 11 Grupo, que, junto con el 44 (de Dornier 17), quedó encuadrado en el nuevo Regimiento Mixto número 1, y en del Regimiento número 17, que fue disuelto y cuyos once Ju 52 fueron destinados a la Escuela de Vuelos sin Visibilidad de Matacán (aviones 22-55, 76, 87 y 59), a la Escuadrilla número 11 (22-69) y a las Escuelas de Transformación del Grupo Sur, sita en Jerez de la Frontera (22-71, 83, 92 y 99), y del Grupo de Levante, ubicada en San Javier (22-89 y 22-91).

Inmediatamente, el 16 Regimiento comenzó a agregar a la Academia de Aviación muchos de sus Savoia 81; así, por ejemplo, el día 1 de abril estaban en ésta cinco de los siete que tenía en vuelo el Grupo 112 y cuatro de los nueve del Grupo 113.

Por su parte, el 15 Grupo del Regimiento número 12 fue destacado a Baleares en el mes de marzo, inicialmente con nueve aviones, que en el mes de septiembre aumentaron a doce y permanecieron en Son San Juan hasta el mes de diciembre. También en marzo, el 110 Gru-

po del 15 Regimiento pasó expedicionario a este aeródromo balear, con trece de los catorce He 111 que tenía destinados (el decimocuarto quedó en Agoncillo, agregado al 111 Grupo), donde permaneció hasta que, en marzo de 1941, volvió a Agoncillo y fue sustituido en Baleares por el 111 Grupo, el cual, poco después, se transformó en el nuevo Grupo 113.

El 31 de diciembre de 1940 la situación era la siguiente:

Regimiento	Grupo	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
Mixto nº 1	11	BR.20	4	6	10
11	12	S.79	18	1	19
	13	S.79			
12	14	S.79	14	12	26
	15	S.79			
—	61 Esclla.	Hs 123	11	2	13
13	16	SB-2	10	8	18
	17				
14	18	He 111	18	3	21
	19				
15	110	He 111	14 *	0	14
	111	He 111	7	2	9
16	112	S.81	5	16	21
	113	S.81			
Total			101	50	151

* Dos en Agoncillo, agregados al 111 Grupo

En este año de 1940 se produjeron los accidentes mortales siguientes:

- 8 de noviembre, a bordo del Savoia 79 28-62, destacado en Son San Juan y hundido en aguas baleares al ser alcanzado por los disparos de un avión británico, llevando consigo a los tenientes Enrique Herrera Minguela, Mariano de la Vega Rueda y Fernando Pérez-Mangado López, y a los



cabos primeros Casto López Amores y Eduardo Solsona Castillo, todos ellos del 12 Regimiento

- 4 de noviembre, en el He 111E con matrícula 25-75, del 15 Regimiento, cuando, en vuelo de entrenamiento nocturno, se disponía a tomar tierra y cayó al suelo a tres kilómetros del aeródromo de Sanjurjo; el capitán Juan Escorihuela Flores, que en ese momento lo pilotaba falleció a los 15 minutos del día 5.

El día 1 de febrero de 1941 –en escrito número 242 del Estado Mayor del Aire, firmado por D. Eduardo González-Gallarza, como Jefe de éste–, se daba la orden de disolución del 16 Regimiento: *“Por la escasez del material (...) y la dificultad de adquirir repuesto del mismo, en un tipo de avión que militarmente es de escaso interés (...)”*, y se disponía que los aviones Savoia S.81 pasaran destinados a la Academia de Aviación, a la que, como hemos visto, muchos de ellos ya estaban agregados. Y el 18 de marzo, el coronel jefe del Regimiento Mixto número 1 comunicaba a los jefes de las distintas Regiones y Zonas Aéreas que la Jefatura de esta Unidad y su 11 Grupo se trasladaban al aeródromo de Alcalá de Henares, traslado que se llevaría a cabo en el mes de mayo.

En el mes de julio, el Jefe del Estado Mayor del Aire ordenaba el día 21, en escrito número 2031-2166, de la 1ª Sección del Estado Mayor del Aire, que el Grupo 111 tomara la denominación de Grupo 113 y pasara a formar parte del Regimiento Mixto número 3. De esta forma, el 15 Regimiento quedaba constituido por los Grupos 110 y 111, este último con dotación de sus cuadros de mando, pero sin material. Además, en el citado escrito se especificaba que *“Los Regimientos 14 (sic) [parece obvio que querían referirse al Regimiento 15 y que se deslizó un error mecanográfico](...) repartirán de manera equitativa con los Grupos que se les separan su material respectivo (...)”*; en cumplimiento de lo cual, el 18 de agosto el comandante jefe accidental del 15 Regimiento comunicaba al Jefe de la 4ª Región Aérea

que los aviones que habían pasado a pertenecer al 113 Grupo eran los 25-53 (en reparación en Logroño), 25-37, 28, 6, 30, 14, 54, 38, 23, 15 y 31 (todos ellos en vuelo), más los 25-9 (al que se le estaba cambiando el motor derecho) y 25-52 (que se hallaba en reparación en Ibiza), es decir, trece He 111B.

La situación al finalizar el año 1941 era como sigue:

- alférez mecánico Donato Audina Casamayor, el día 6 de marzo, a consecuencia de las heridas sufridas el 24 de febrero al estrellarse, al despegar de Sanjurjo, el He 111 25-78 del 14 Regimiento
- tenientes Arturo Tomé Taboada y César Sanz Ruano, brigada Luis Aguado Peinado y cabos Alejandro Fuentes Pérez, José Guerrero Ruiz, Félix Villoldo López, José

Regimiento	Grupo	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
Mixto nº 1	11	BR.20	4	6	10
11	12	S.79	20	2	27
	13	S.79			
12	14	S.79	17	8	25
	15	S.79			
—	61 Esclla.	Hs 123	8	2	10
13	16	SB-2	7	9	16
	17				
14	18	He 111	16	3	19
	19				
15	110	He 111	11	3	14
Mixto nº 3	113	He 111	7	5	12
Total			90	38	128



A lo largo de este año los muertos en acto de servicio en unidades de bombardeo fueron los siguientes:

María López Capilla, Manuel Rodríguez Páez y José Rivas Aquino, del 11 Regimiento, el 27 de febrero, a bordo del



Savoia S.79 (28-52) del 15 Grupo del Regimiento núm. 12 de Granada destacado en Son San Juan (Mallorca).
Ilustración: Luis Fresno Crespo

- Savoia 79 28-70, que se estrelló en terrenos del sevillano pueblo de Los Palacios y Villafranca
- capitán Fernando Mintegui Ganado, al estrellarse en Los Llanos, en la maniobra de aterrizaje, el *Katiuska* del 13 Regimiento que pilotaba el 16 de septiembre de 1941
 - teniente Daniel Seebold Galíndez, el 24 de septiembre, a bordo del He 111 25-9 del 113 Grupo, cuando éste, por avería del motor derecho, se estrelló cuando iba a aterrizar en Son San Juan.
 - alférez Manuel Esteban González, que resultó muerto el 3 de octubre al caer en Baños del Carmen (Málaga) el Hs 123 24-17
 - teniente Idefonso Fernández Lozano, al estrellarse cerca de El Coper el Hs 123 24-13 de la 61 Escuadrilla que pilotaba el 5 de noviembre, tras haber colisionado con la Búcker 131 33-103

En 1942 sólo hubo que lamentar la pérdida de una tripulación, la compuesta por el brigada José María Aymat Farinós, el sargento Manuel González Requejo y el cabo primero Jacinto Vallés Zardoya (todos ellos del 113 Grupo), que fallecieron a bordo del He 111 25-54, que se estrelló en Son San Juan el 8 de julio. Y en 1943 la del comandante Juan Castro Carrasco, jefe del 17 Grupo del 13 Regimiento, que falleció el 12 de abril al estrellarse en la finca conocida como Pardales, del pueblo albaceteño de Lezuza, el *Katiuska* 20W-16 que pilotaba, y del que, como

único tripulante, estaba realizando un vuelo de prueba.

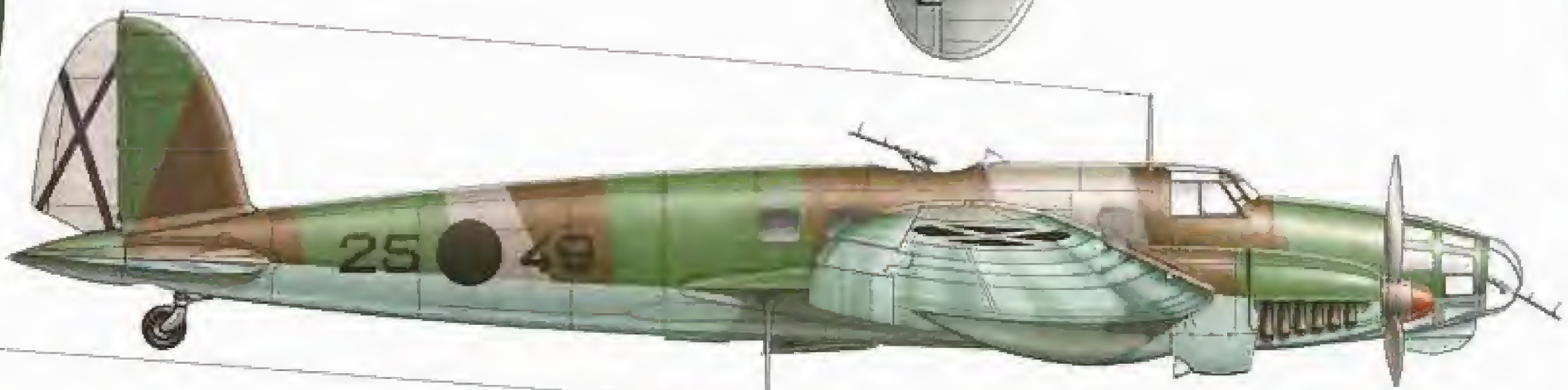
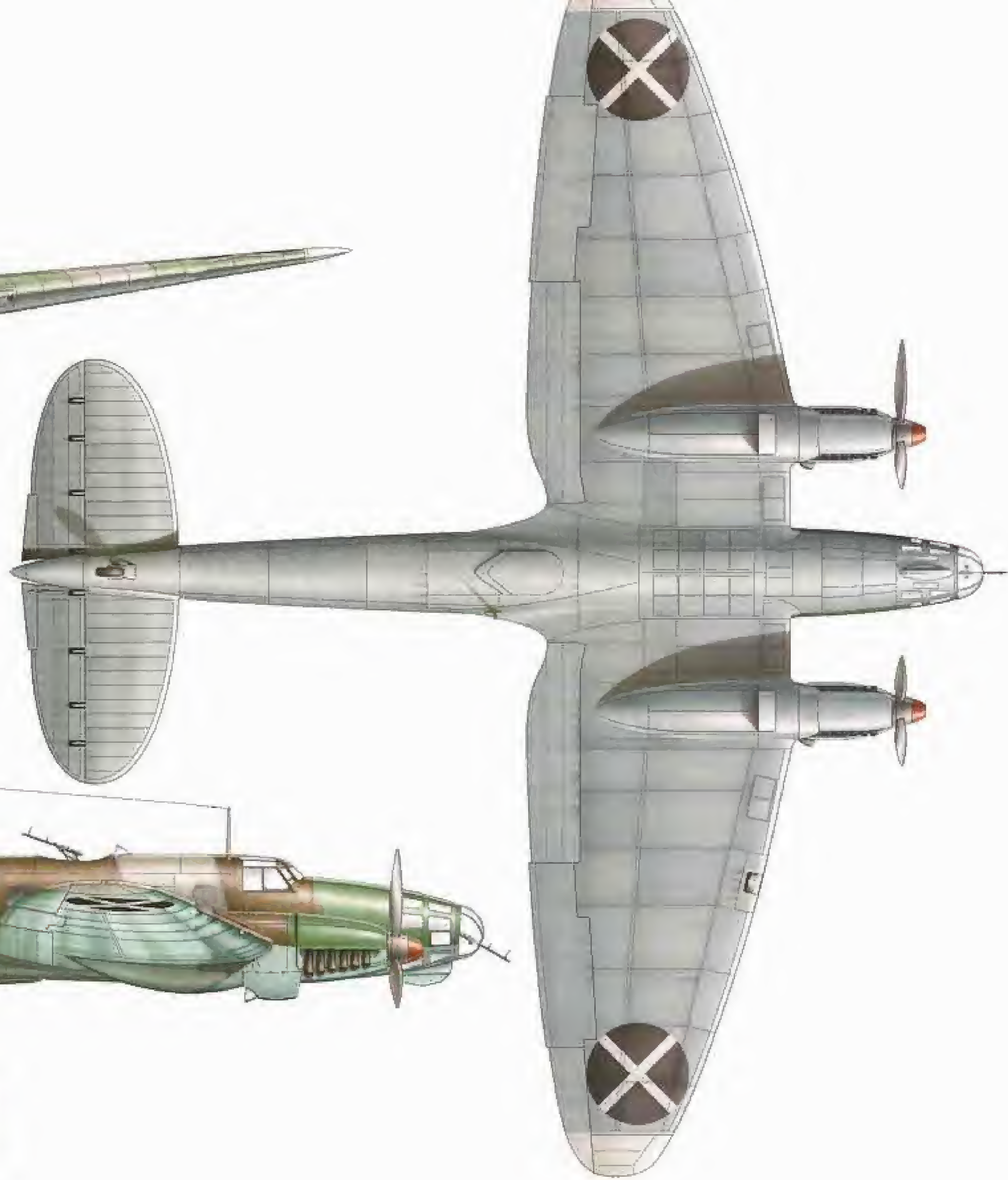
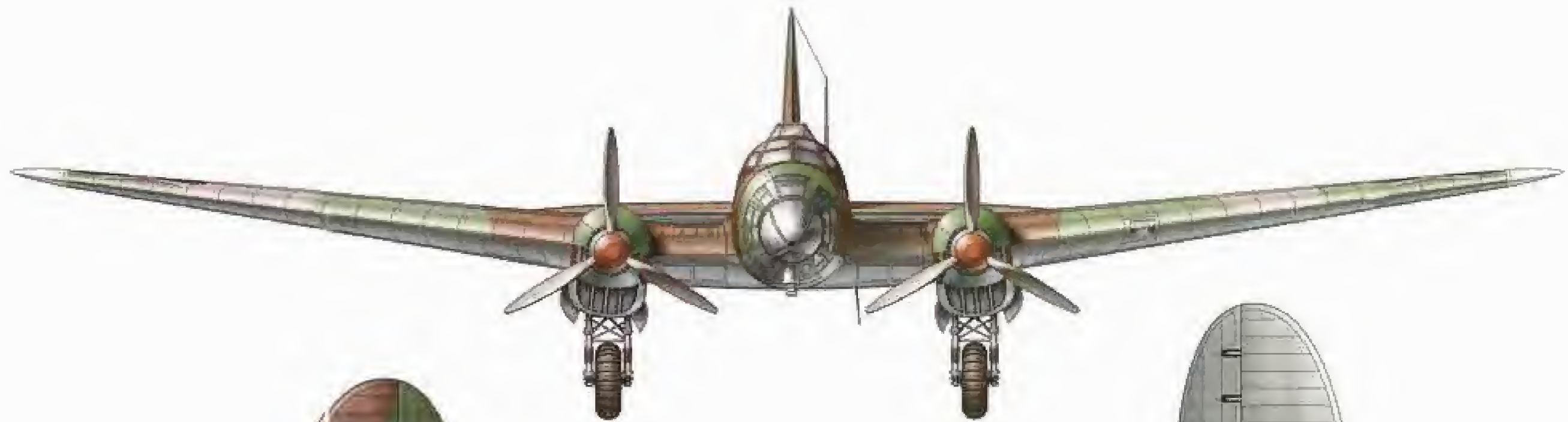
En estos años, respectivamente, la situación al 31 de diciembre era la que se indica en los cuadros siguientes:

Precisamente en 1943 fue cuando nuestra aviación de bombardeo inició un “tímido” proceso

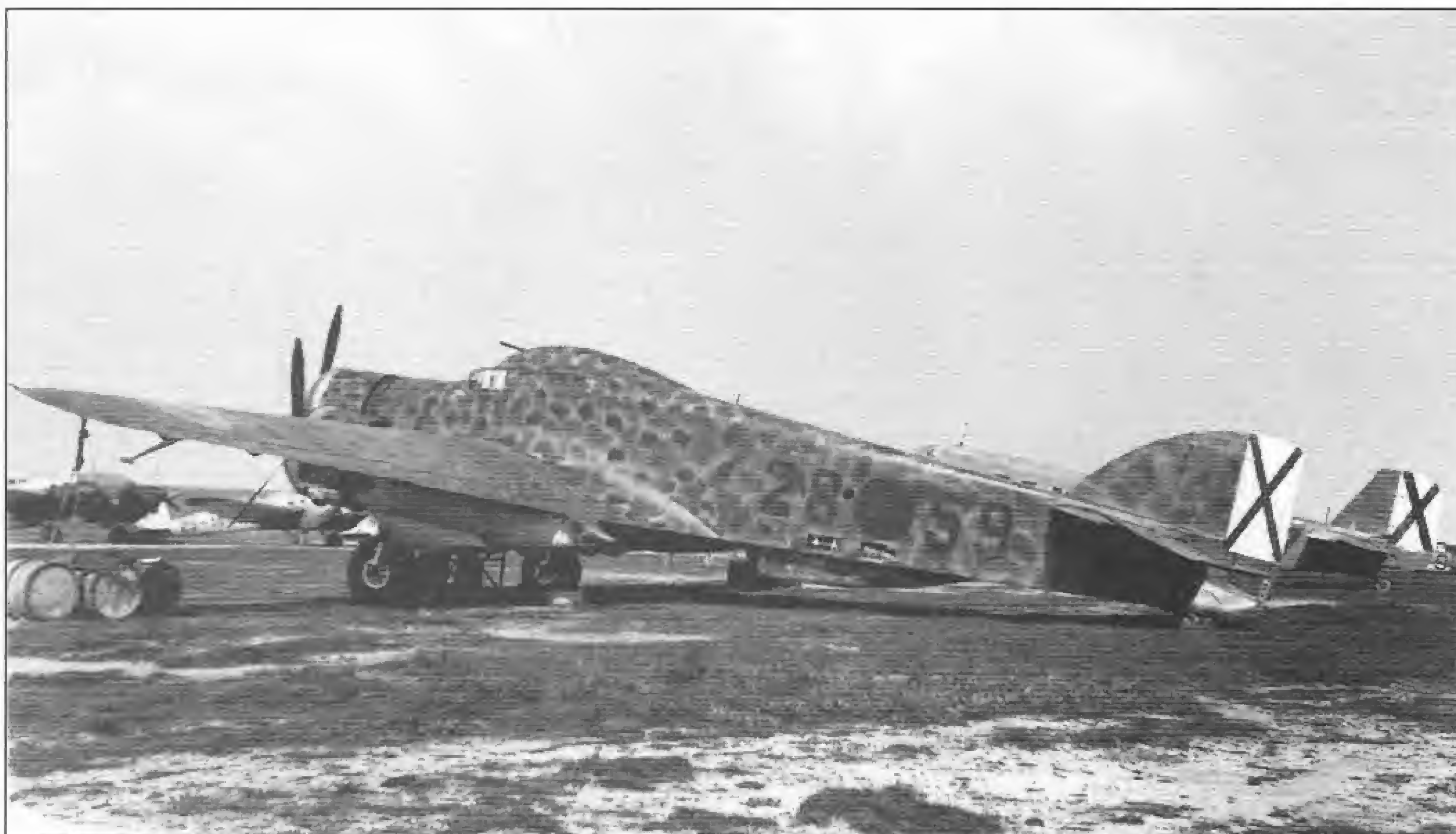
de modernización, gracias a la adquisición de 10 Junkers Ju 88A-4 a la *Luftwaffe* (de los que hablaremos detalladamente más adelante) –que llegaron a España el último día de noviembre y quedaron en depósito en la Maestranza Aérea de Albacete hasta finales de febrero de 1944–, y, posteriormente, de

Regimiento	Grupo	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
Mixto nº 1	11	BR.20	2	4	6
11	12	S.79	24	3	27
	13	S.79			
12	14	S.79	13	7	20
	15	S.79			
—	61 Esclla.	Hs 123	6	2	8
13	16	SB-2	4	3	7
	17				
14	18	He 111	15	5	20
	19				
15	110	He 111	10	3	13
Mixto nº 3	113	He 111	9	3	12
Total			83	30	113

Regimiento	Grupo	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
Mixto nº 1	11	BR.20	2	2	4
11	12	S.79	17	6	23
	13	S.79			
12	14	S.79	22	1	23
	15	S.79			
—	61 Esclla.	Hs 123	8	1	9
13	16	SB-2	5	1	6
	17				
14	18	He 111	17	2	19
	19				
15	110	He 111	11	2	13
Mixto nº 3	112	He 111	5	7	12
Total			87	22	109



GEIRD



otros dieciocho ejemplares de este modelo, pero de diversas versiones, que habían sido, o serían, internados por haber tomado tierra en suelo español.

A los diez Ju 88A-4 se les asignaron el número de tipo 29 (que anteriormente, durante la guerra civil, había correspondido al Ju 87 *Stuka*) y las matrículas 29-1 a 29-10 el 16 de febrero de 1944, y el día 28 fueron destinados al 13 Regimiento, cuyos *Katiuskas* (los seis que quedaban) ya habían dejado de volar.

Y en un Ju 88 (pero de los internados) se produjeron las únicas bajas mortales que en 1944 sufrieron las unidades de bombardeo. El 18 de octubre, en un vuelo de prueba, posterior a su revisión en la Maestranza, del avión al que

— sólo sobre el papel— le había correspondido la matrícula 29-17, se produjo la tragedia al estrellarse en las proximidades de Chinchilla (entre este pueblo y la carretera general de Murcia), segando la vida del teniente coronel Manuel Lapuente de Miguel, jefe del 13 Regimiento, la del sargento Francisco Javier Jiménez Sánchez, la del cabo Juan Saturnino Venero Lara y la del mecánico germano, de la casa Junkers, Martin Gödel.

Al finalizar este año, como podemos ver en el cuadro de situación correspondiente al 31 de diciembre, ya eran 16 los Ju 88 destinados en el 13 Regimiento, aparte de los nueve que estaban en revisión en la Maestranza.

Afortunadamente, en 1945 no hubo que lamentar ningún acci

El Savoia S.79 28-59 causó alta en la Aviación Nacional el 22 de julio de 1938, y causaría baja en el Servicio el 20 de marzo de 1953. (Archivo Juan Arráez)



Junkers Ju 88 del 13 Regimiento de Bombardeo en su base de Los Llanos. (Archivo «Canario» Azaola)



Regimiento	Grupo	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
Mixto nº 1	11	BR.20	2	2	4
11	12	S.79	22	0	22
	13	S.79			
12	14	S.79	23	2	25
	15	S.79			
—	61 Esclla.	Hs 123	7	2	9
13	16	SB-2	5	1	6
	17	Ju 88	16	0	16
14	18	He 111	17	2	19
	19				
15	110	He 111	10	4	14
Mixto nº 3	113	He 111	4	8	12
Total			106	21	127

dente mortal. Las novedades que hubo con respecto a la situación del material de las unidades fueron nulas, salvo que el 21 de julio se aprobó la baja administrativa de los seis SB-2 que quedaban, y que desde el mes de abril el número de Ju

88 había aumentado a 28, de los cuales 20 estaban destinados en el 13 Regimiento y ocho se hallaban en la Maestranza de Albacete.

El 31 de agosto la flota estaba distribuida de la forma siguiente:

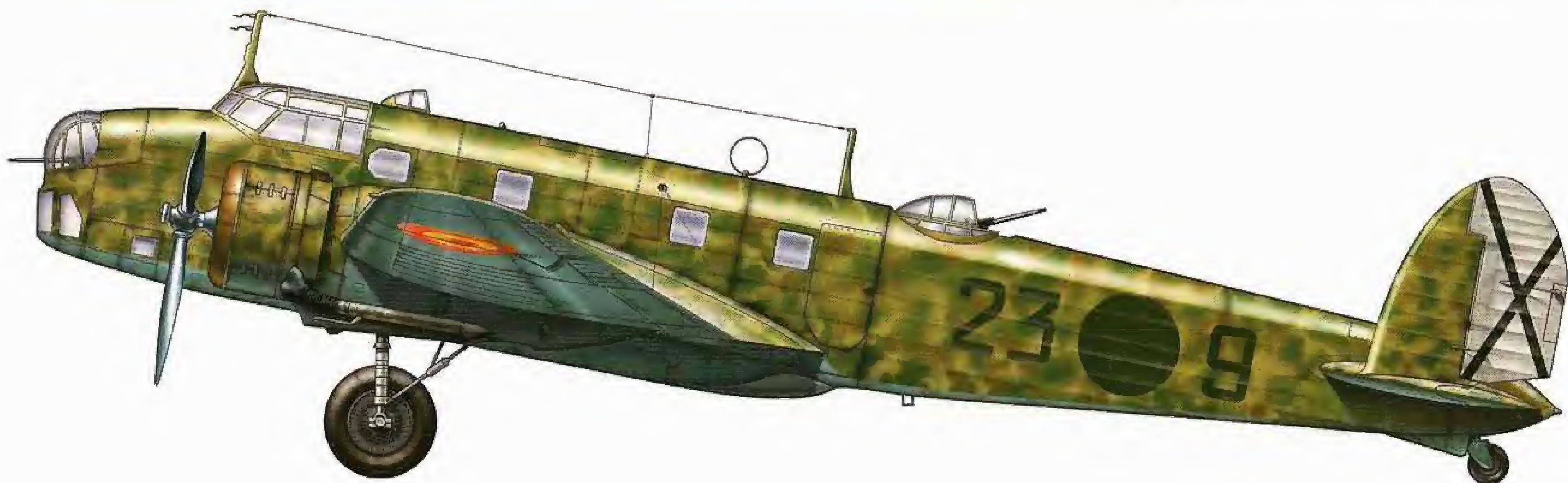
Regimiento	Grupo	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
Mixto nº 1	11	BR.20	2	2	4
11	12	S.79	12	8	20
	13	S.79			
12	14	S.79	17	8	25
	15	S.79			
—	61 Esclla.	Hs 123	7	2	9
13	16	Ju 88	20	0	20
	17				
14	18	He 111	17	2	19
	19				
15	110	He 111	8	5	13
Mixto nº 3	113	He 111	5	4	9
Total			88	31	119

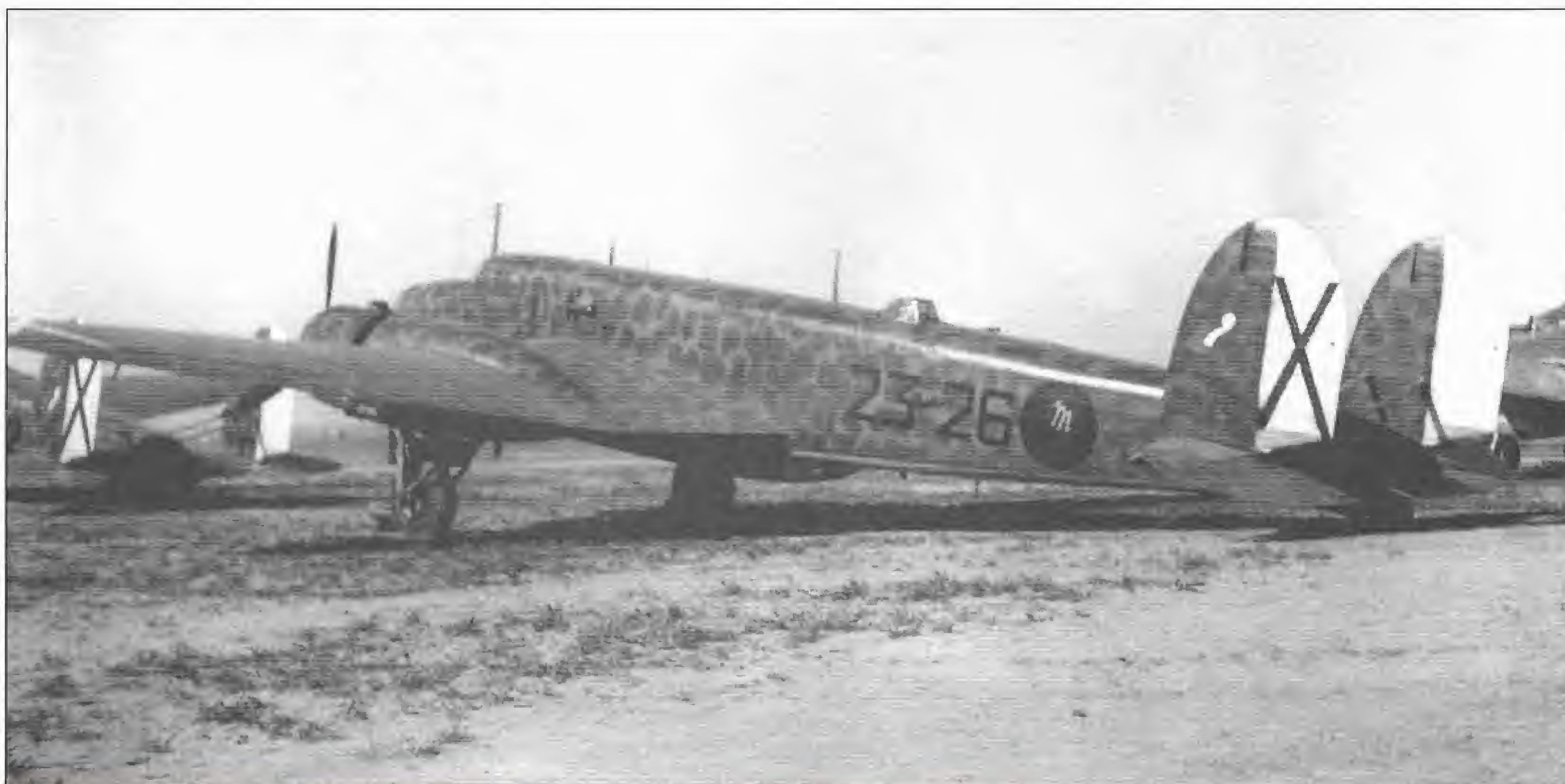
Según la Instrucción nº 1, que como ya hemos dicho fue emitida por el Estado Mayor del Aire el 2 de noviembre y entró en vigor el 1 de diciembre, los bombarderos fueron clasificados en tres categorías: pesados, ligeros y en picado, a los que, en su Anexo 1, se asignaban las letras indicadoras BP, BL y BV, respectivamente; pero, de hecho, sólo el Hs 123, al que correspondió la designación BV.1, llegó a lucir ésta en su deriva; a los demás se les pintó únicamente la letra B, de acuerdo con lo que se especificaba en el Anexo 2 de dicho documento, donde al Savoia S.79 se le denominaba B.1; al Heinkel He 111 (tanto B como E), B.2; al Fiat BR.20, B.3; al Junkers Ju 86, B.4; al SB-2, B.5 y al Junkers Ju 88, B.6, en clara contradicción con lo que en el anexo anterior se afirmaba. En algunos casos, la nueva designación no figuró más que en los “papeles”, ya que jamás –que sepamos– apareció rotulada en los BR.20, en los Ju 86 ni en los SB-2.

Meses antes, en mayo, el día 23 había volado por primera vez, en Tablada, el primero de los doscientos He 111H-16 que CASA fabricaría con licencia, a los que denominaría genéricamente C-2111, después de que

Cuando se dictó la Instrucción nº 1, emitida por el Estado Mayor del Aire el 2 de noviembre de 1945, en cuyo Anexo 2 se indicaba que al Fiat BR.20 se le aplicaría la designación B.3, ya no quedaban más que cuatro ejemplares, de este bombardero bimotor, en el inventario del Ejército del Aire – y sólo dos en condiciones de vuelo–; por lo que dicha designación quedó únicamente plasmada sobre el papel y nunca llegaron a lucirla en la deriva.

Ilustración: Julio López Caeiro.





inicialmente hubiera considerado la posibilidad de llamarlos C-206, y que en el Ejército del Aire serían conocidos como B.7 hasta 1951. Pero en estas líneas no vamos a hablar en profundidad de estos aviones, puesto que su entrada en servicio fue muy posterior al período al que en ellas nos estamos circunscribiendo.

El Material

El Savoia S.79 fue el modelo más numeroso en este período. De los cien ejemplares que llegaron a

España durante la guerra civil, sabemos que 34 pasaron a unidades españolas, y, por tanto, asumimos que los otros 66 quedaron en manos italianas. De los 34 españoles (que fueron matriculados del 28-30 al 28-63), podemos afirmar que treinta sobrevivieron al conflicto bélico, puesto que disponemos de un estadillo, confeccionado por el Estado Mayor del Aire y fechado en Zaragoza, sobre la situación de los aviones de este modelo el 26 de mayo de 1939, en el cual figuran todos ellos excepto

Parada Aérea de Barajas, celebrada el 12 de mayo de 1939. En primer plano podemos ver al Fiat BR.20 de la Aviación Legionaria matriculado 23-26. Es uno de los diez que sobrevivieron a la contienda y, entregados al nuevo Ejército del Aire se encuadraron en el Grupo nº 11. (Archivo «Canario» Azaola)

los 28-35, 40 y 63 (que, por tanto, ya tenían que haber causado baja), el 28-47 (*"propuesto para baja por el Parque Regional de Levante"*) y el 28-33, que había resultado accidentado el 23 de enero de 1938, pero que posteriormente sería reparado, como lo corrobora el hecho de que se le probara en vuelo los días 31 de mayo, 12 de junio y 12 de julio, al menos.

Bien, dicho esto, tratemos de determinar cuántos de los utilizados por los italianos sobrevivieron a la guerra y pasaron al Ejército del Aire. En un parte de existencias, del Negociado de Material de Vuelo de la Sección de Servicios de Material del Ministerio del Aire, de fecha 3 de enero de 1940, figuran 84 S.79, 44 de ellos en vuelo, 39 en talleres y uno pendiente de baja. Por tanto, parece obvio que de los italianos se tuvieron que recibir, cuando menos, 54 ejemplares; y, en efecto, ésta es la cifra de los que tenemos localizados e identificados, los cuales estaban matriculados, a continuación de los españoles, hasta el 28-122, excepto los 64, 66, 73, 74 y 77. ¿Y qué fue de estos cinco? Pues, la verdad es que no tenemos la

Impresionante aspecto de la línea de producción de CASA C-2111 de la factoría de Tablada. Lástima que las entregas se efectuaran con un retraso considerable.

más mínima idea; lo cierto es que –a pesar de que, en un documento fechado el 1 de junio de 1939, el jefe de la 5ª Sección del Estado Mayor del Aire comunicaba al del Parque Regional de Levante que: “Relativo (sic) a los nuevos números de matrícula que han de darse a los 26 Savoia 79 (tipo 28) entregados por la Aviación Legionaria [en Zaragoza], dichos números serán los siguientes: para los seis aviones entregados al 3G-28, números 64, 65, 66, 67, 68 y 69; ídem al 4G-28, números 70, 71, 72, 73, 74 y 75; ídem al 5G-28 (siete aviones), números 76, 77, 78, 79 80, 81 y 82 (...)”– en la numerosa documentación que hemos consultado no hay ninguna referencia a ellos, y tampoco figuran en una pormenorizada nota del Ministerio del Aire, titulada “Estado y Situación de los aviones Savoia 79 existentes en el Arma” y fechada el 17 de junio de 1944, en la cual se incluyen las matrículas

Derecha y foto inferior: Sendas instantáneas de trimotores Savoias S.79 –de la Aviación Nacional–, en la Parada Aérea de Barajas celebrada el 12 de mayo de 1939. (Archivo «Canario» Azaola)





Tanto en vuelo como en tierra, el S.79 resultaba elegante. El de la foto inferior todavía ostenta en el fuselaje, delante de la puerta, el emblema del 4G-28, unidad que, con otra denominación, pasaría a formar parte del 11 Regimiento de Bombardeo en la posguerra. (Archivo «Canario» Azaola)

Ilustración: Luis Fresno Crespo.

de los 78 aviones que entonces quedaban en servicio. Extraño, ¿no? Ante este dilema, sólo se nos ocurren dos soluciones: una, que realmente hubieran existido pero causaran baja antes del 3 de enero de 1940 (porque de lo contrario





no debería ser 84 la cifra total de existencias en esa fecha, sino 89, es decir, los treinta españoles y 59 italianos); y dos, que por algún motivo, que desconocemos, finalmente no se asignaran esas cinco matrículas. Personalmente, nos inclinamos a conceder más verosimilitud a esta última, sobre todo si tenemos en cuenta que en los primeros meses de la posguerra, cuando se llevó a cabo la matriculación del material procedente de los alemanes y de los italianos, se produjeron numerosas equivocaciones –tanto con estos aviones, a algunos de los cuales se les llega-

ron a asignar dos matrículas antes de la tercera y definitiva, como con los de otros modelos –, y mucho nos tememos que algunas de ellas jamás fueran subsanadas.

Por cierto, en la mencionada nota del 17 de junio de 1944, aparte de que se aporta valiosísima información sobre las matrículas, se especifica que cuatro de esos 78 aviones estaban equipados con lanzatorpedos: los 28-59 y 28-93, del 11 Regimiento, y los 28-30 y 28-72, del 12 Regimiento. Además, en ella no aparecen los aviones 28-62 y 70 (de los que ya hemos visto cuál fue su final), ni

El Savoia S.79 fue el bombardero más numeroso del Ejército del Aire, durante el periodo de tiempo que fuera de nuestras fronteras se desarrollaba el más sangriento conflicto que han conocido los siglos. Con este avión, de origen italiano, se equiparon los Regimientos nº 11 y 12. (Archivo Juan Arráez Cerdá)

los 28-33 y 28-71 (que es muy probable que ya hubiesen causado baja, puesto que de ellos no hemos encontrado rastros a partir de julio de 1939 y de mayo de 1941, respectivamente), ni los 28-35, 28-44 y 28-90. Pero, ¿no habíamos dicho ya que el 28-35 se había perdido durante la guerra y que no figuraba entre los existentes el 26 de mayo de 1939? Pues, sí, así es, pero no es menos cierto que uno con la matrícula B.1-35 sería propuesto de baja en el Servicio por la Maestranza Aérea de Sevilla ¡¡¡el 22 de febrero de 1955!!! Y, por si esto fuera poco, tenemos constancia documental de que, de los 28-44 y 28-90 (ya como B.1-44 y B.1-90), el primero causaría baja el 19 de enero de 1954, cuando se aprobó el expe-



Un Savoia S.79 del 12 Regimiento de Bombardeo fotografiado, durante una escala en el aerodromo de la Rabasa, cerca de Alicante, a finales de 1940.



diente tramitado por esa maestría y que tenía fecha del 19 de noviembre del año anterior, y de que el segundo fue probado en vuelo en ese centro el 13 de diciembre de 1947; igualmente, sabemos que, además, existieron los aviones 28-123 y 28-124 (que tampoco figuraban en la citada nota), que serían dados de baja en el Servicio —como B.1-123 y B.1-124— el 9 de marzo de 1946 y el 2 de febrero de 1954, respectivamente.

En fin, pacientes lectores, como pueden colegir, el embrollo es monumental, así que resumamos. Y lo haremos diciendo que, en contra de que en la documentación oficial consultada se cifra en 84 el número máximo de los Savoia 79 que pertenecieron al Ejército del Aire, nosotros hemos encontrado referencias (más de una en cada caso) a 87 aviones (sin contar los dudosos 28-64, 66, 73, 74 y 77), lo cual nos lleva a admitir como probable que (en contra de lo que creíamos) se adquirieran algunos de los italianos que durante la Segunda Guerra Mundial fueron internados en España. Que, de esos 87, conocemos la fecha exac-

ta de la baja de 81, y que sólo en un caso ésta fue anterior a finales de febrero de 1941. Luego si el 3 de enero de 1940 las existencias se cifraban en 84 y (según otro documento) el 1 de febrero de 1941 había 77, ¿cuáles eran los siete que faltaban en esta última fecha?. Eso por un lado. Y, por otro, que en el parte de existencias correspondiente al 30 de junio de 1942 se cifra en 74 la cantidad de Savoia 79, pero en el de los días 17 de junio de 1944 y 31 de diciembre de 1945 se afirma que hay 78 (de los que tres ya habían sido propuesto de baja), es decir, cuatro más. ¿Podrían haber sido éstos los internados? No debemos olvidar en este sentido que, el 25 de septiembre de 1944, el Director de Política Exterior (Europa) del Ministerio de Asuntos Exteriores comunicaba por escrito al Ministro del Aire que el gobierno italiano había mostrado su disposición a vender a España siete aviones que habían sido internados en nuestro país, cuatro de los cuales eran de este modelo: uno, torpedero, se hallaba en Alcalá de Henares (MM21311), dos estaban en reparación en el Parque Eventual de Cataluña (¿MM22167 y

El Savoia S.79 28-60 causó alta en la Aviación Nacional el 22 de julio de 1938, y fue dado de baja en el Ejército del Aire el 11 de enero de 1954. (SHYCEA)

MM22233?) y el cuarto estaba aparcado en Reus (MM24339); y aunque ignoramos qué decisión tomó el Ministerio del Aire, no podemos desechar que finalmente fueran adquiridos. Esperamos que, Dios mediante, en las páginas de la Revista Española de Historia Militar podamos aportar en un futuro no muy lejano la solución a tantas incógnitas.

En relación con los Heinkel He 111, las cosas están mucho más claras. Como hemos dicho anteriormente, procedentes de la Legión Cóndor el Ejército del Aire recibió 58 ejemplares, a los que grosso modo clasificaremos en dos versiones: He 111B y He 111E., es decir, con motores DB 600 y Jumo 211, respectivamente.

De los primeros se recibieron 22 de los 60 ejemplares que tuvieron en sus filas los germanos, los cuales tenían las matrículas siguientes: 25-2, 6, 9, 10, 14, 15, 23, 24, 28, 30, 31, 36, 37, 38, 39, 43, 46, 49,



El He 111B con matrícula 25-49 y número de fabricación 2332 sirvió en el Ejército del Aire hasta junio de 1954. Obsérvense los tubos de escape individuales y el tamaño del carenado del grupo de radiadores. (Archivo del autor, cortesía de Günther Ott)



El avión 25-61 (WerkNummer 0020) fue el cabeza de serie de los ejemplares que de la versión He 111E vinieron a España. Obsérvense el colector de escape, los radiadores semirretráctiles y el "puchero" del ametrallador ventral. (Archivo del autor, cortesía de Günther Ott)

50, 52, 53 y 54. Aunque todos tenían motores DB 600, en algunos los tubos de escape de éstos eran individuales para cada cilindro, es decir, doce en cada motor (seis a cada lado), mientras que en otros el tubo era común para todos los cilindros, o sea que tenían colectores, dos por motor (uno a cada lado). Basándose en esta diferencia, en varias publicaciones se los ha denominado He 111B-1 y He 111B-2, respectivamente, lo cual no es del todo exacto, ya que lo que jamás se ha dicho es que la versión B de este modelo, además de ser fabricada por Heinkel, también lo fue, median-

te subcontrato, por Dornier, y que, por otro lado, Heinkel dividió sus ejemplares en once variantes (de la B-1 a la B-11), mientras que Dornier

subdividió los suyos en cinco variantes (de la B-1 a la B-5). De ellas, las B-1 a B-8 de aquél y las B-1 a B-4 de éste tenían motores DB 600C y tubos de escape individuales, pero parcialmente cubiertos todos ellos por una chapa metálica, a modo de "faldón", y cuatro radiadores de aceite auxiliares, situados en la parte frontal del intradós del ala, a ambos lados de los motores, mientras que las B-9 a B-11 de Heinkel y B-5 de Dornier estaban equipadas con motores DB 600G, bien con colectores o bien con tubos de escape individuales descubiertos (que podían ser uno o dos por cilindro, y que en este último caso formaban una especie de V invertida), y con los radiadores del aceite situados en la parte inferior de los motores, debajo de los del agua, por lo que la superficie frontal de este conjunto era considerablemente mayor. Por tanto, está claro que no resulta tan sencillo determinar con exactitud a qué variante pertenecía cada uno de esos ejemplares.

De la versión He 111E (que fue producida por Heinkel, AGO y ATG), la Legión Cóndor hizo entrega de

El He 111B 25-54 fue destinado al 113 Grupo de Son San Juan el 18 de agosto de 1941, y en él sirvió hasta que resultó accidentado el 8 de julio de 1942. (Archivo «Canario» Azaola)





En esta vista pueden verse con más detalle los elementos diferenciadores del motor Jumo 211 de los He 111E del DB 600 de los He 111B. (Archivo Juan Arráez Cerdá)

todos los ejemplares que había recibido en el tercio final de la guerra civil y que fueron matriculados del 25-61 (que realmente fue el primero de esta versión) al 25-99, excepto los 25-64, 67 y 95. Pero, si acabamos de decir que a España vinieron 99 He 111 (60 He 111B y 39 He 111E), ¿cómo es posible que, como han demostrado nuestros entrañables amigos y admirados investigadores Lucas Molina y José María Manrique en su excelente libro sobre el material alemán que vino a España*, el Ministerio del Aire teutón admitiese, en cambio, que la Cándor tuvo 97?

* «**Legión Cóndor. La Historia Olvidada**». Quirón Ediciones, 2000.

En esta instantánea del He 111E 25-77, realizada en Agoncillo en 1941, se aprecia que el yugo y las flechas estaban pintados en rojo. Obsérvese la posición del mástil de la antena de radio; en los He 111B estaba situada inmediatamente detrás de la carlinga. (SHYCEA)





Heinkel He 111E (25-77) asignado al 110 Grupo de Bombardeo de Agoncillo (Logroño), 1941.

Ilustración: Luis Fresno Crespo

De que la matrícula más alta fue la 25-99 no hay la menor duda, ya que, aunque los tres He 111J que tuvo el Ejército del Aire —de los que hablaremos en el lugar oportuno del presente trabajo— recibieron las matrículas 25-100 a 25-102, lo cierto es que no actuaron durante la guerra, y no lo hicieron por la sencilla razón de que llegaron a España meses después de que ésta hubiera terminado, mal que les pese a ciertos "historiadores", que no sólo han afirmado recientemente lo contrario, sino que, además, han adjudicado a esta versión el torpedeamiento y hun-

dimiento del acorazado republicano «Jaime I» ¡¡en 1937!! . Así, pues, sólo vemos una explicación posible para esa diferencia: que, por algún motivo, en la secuencia correlativa de matrículas se saltasen dos y, por tanto, siendo 97 el número total de aviones, se llegase a la matrícula 25-99. De ser cierta nuestra tesis, las que faltaban tenían que ser dos de las siguientes: 25-13, 18, 19, 20, 21, 25, 33, 40, 58, 59, 64 y 67, sobre las que no hemos encontrado ninguna referencia, ni escrita ni gráfica.

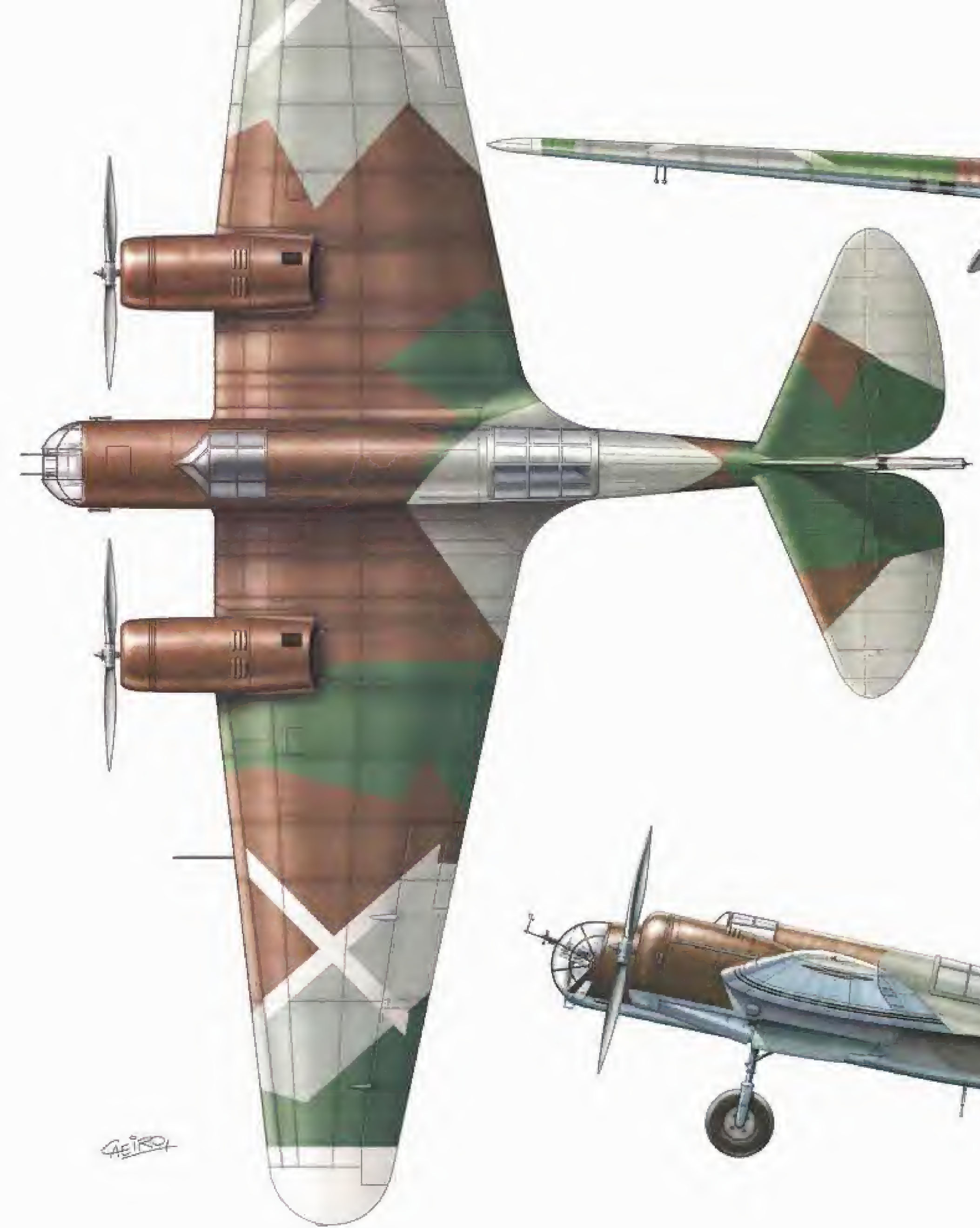
Trece fueron los Fiat BR.20 que sirvieron en unidades de bombardeo de la Aviación Legionaria, diez de los cuales sobrevivieron a la guerra y pasaron al Ejército del Aire, en cuyo 11 Grupo estuvieron

siempre encuadrados y donde volaron muy poco. Por cierto, hemos de afirmar que, en contra de lo que se ha dicho en varios libros y artículos sobre las matrículas que aquellos trece tuvieron durante la guerra, éstas fueron las 23-11 a 23-18 (excepto la 23-17; recordemos que el 17 es el número fatídico para los italianos) y las 23-21 a 23-26.

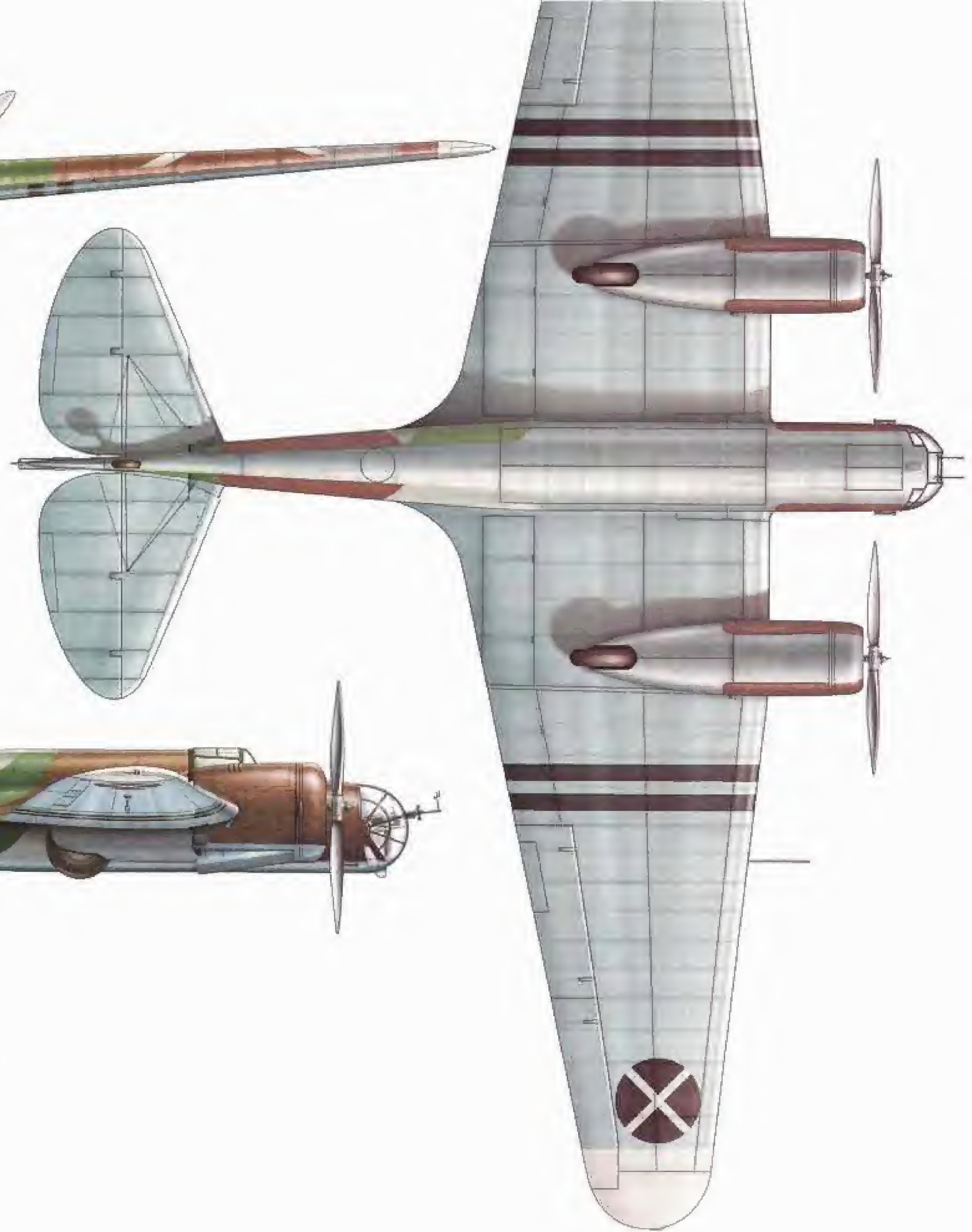
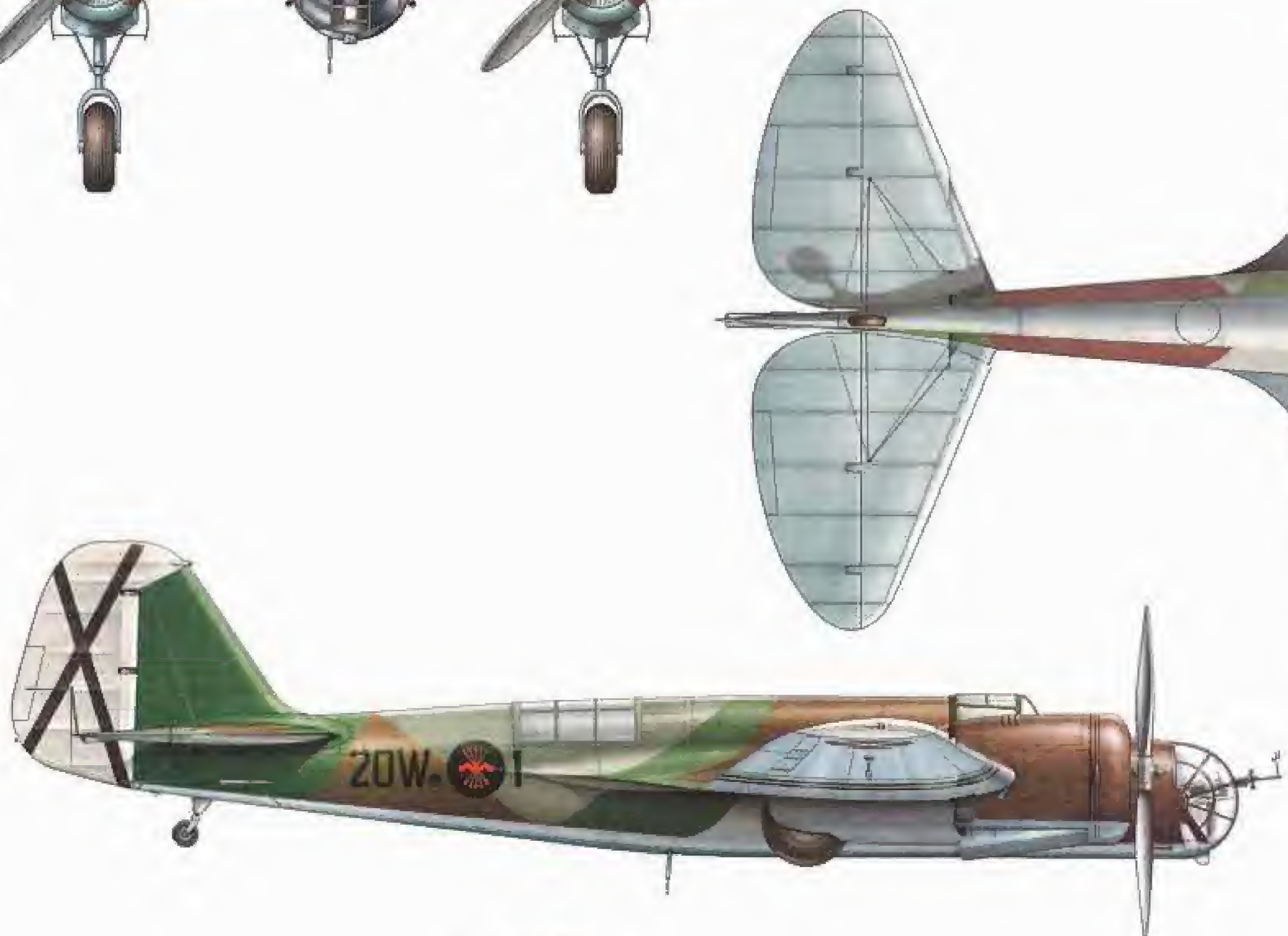
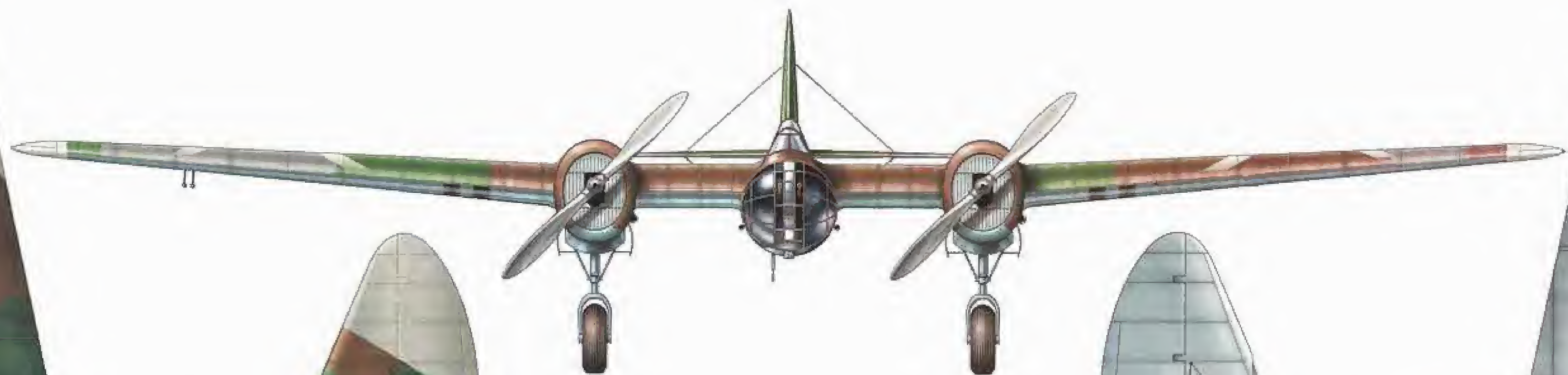
No fue sino en 1941 cuando en los ejemplares supervivientes se procedió a cambiar sus matrículas del período bélico por unas nuevas, que iban de la 23-1 a la 23-10 y

Otro Heinkel He 111E (25-86) que tenía el yugo y las flechas inscrito en el círculo negro del fuselaje, en este caso pintados de color blanco. La instantánea está tomada en San Javier (Murcia). (Vía César O'Donnell)





GAERO





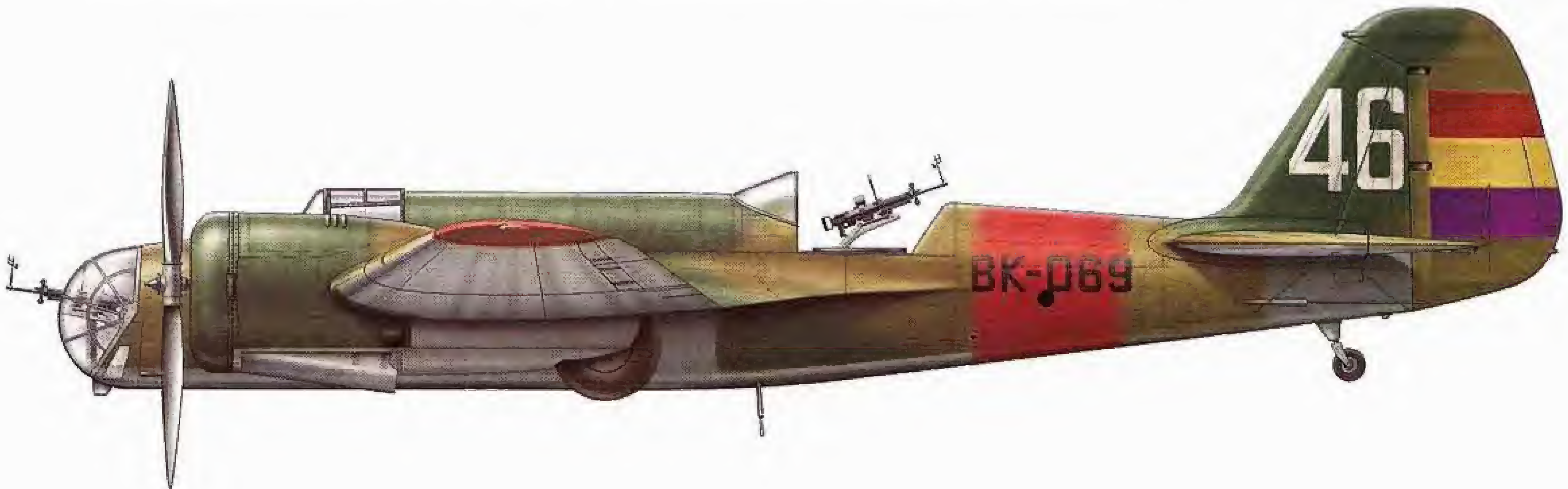
De los *Katiushka* que aparecen en estas tres instantáneas, tomadas en Barajas a finales de marzo de 1939, podemos afirmar que, en el Ejército del Aire, el 51 blanco (BK-71) pasó a ser el 20W-11, el 52 (BK-76) devino el 20W-12, el 48 (BK-67) se convirtió en el 20W-10 y el 46 (BK-69) en el 20W-8. (Archivo «Canario» Azaola).

Ilustración: Julio López Caeiro



que sustituyeron a las antiguas 23-11, 12, 14, 15, 16, 21, 22, 23, 25 y 26, respectivamente. Y en agos-

to de 1945 fue cuando dejaron de volar, por falta de repuestos, los dos últimos que estaban en condi-





Esta fotografía, tomada en Orán-La Senia a finales de marzo de 1939, muestra uno de los tres *Katiuska* republicanos que se refugiaron en ese aeródromo. A la derecha puede verse parte de un Airspeed *Envoy*, a la izquierda un Grumman GE-23. (Archivo del autor, cortesía de J. Lacoutoure)

ciones de hacerlo, los cuales, junto con otros cinco que ya estaban en tierra, fueron dados de baja en el Servicio el 15 de diciembre de ese año. Los tres restantes, que fue a los que, al menos administrativamente, se aplicó la designación B.3 y las

matrículas B.3-5, 7 y 10, causarían baja definitiva el 11 de febrero de 1950 (los dos primeros) y el 30 de mayo de 1951 (el tercero). Teniendo en cuenta que jamás volvieron a estar en vuelo, nos llama la atención que se tardara tanto en dar de baja a estos tres.

Línea de *Katiuskas* en Tablada poco después del final de la guerra. El primero por la derecha es el 20W-1; a la izquierda de éste se halla el BK-66, en cuya deriva se distingue el indicativo 33. (SHYCEA)





Durante la guerra, la Aviación Nacional obtuvo tres *Katiuskas* provenientes del bando adversario. El primero —el archifotografiado número 1 blanco— fue derribado en Motril en febrero de 1937, siendo posteriormente reconstruido y puesto en condiciones de vuelo. Fue incorporado al Grupo Mixto 70/86. Recibió la matrícula 20W-1. El 12 de agosto de 1938 un segundo SB-2 tomó tierra en zona dominada por los nacionales en la provincia de Guadalajara. Probablemente fue el exhibido en el *Gran Kursaal* de San Sebastián. En enero de 1938 un avión con tripulación rusa tuvo que realizar un aterrizaje de emergencia en Aragón.

Ilustración: Luis Fresno Crespo

Del esbelto, pero frágil y vulnerable, Tupolev SB-2 *Katiushka*, la Aviación Nacional consiguió el primer ejemplar, al que matricularía 20W-1, en febrero de 1937, cuando un aparato republicano fue derribado por un CR-32 y tuvo que realizar una toma forzosa en las cercanías de Motril. Reparado y puesto de nuevo en vuelo en los talleres del Parque Regional Sur de Tablada, el 23 de mayo de 1939 figuraba en la relación de aviones republicanos que en esa fecha remitió el Estado Mayor del Aire al General Jefe del Aire, en la cual estaban incluidos otros tres

aparatos de este modelo, dos de los cuales se hallaban en el citado Parque (uno no reparable, para despiece, y otro de "*probable reparación*") y el tercero en el Parque Regional de Levante, sito en Agoncillo (igualmente para despiece).

Finalizada de facto la contienda fratricida, el 29 de marzo de 1939 se entregaron en Barajas 14 SB-2 de la derrotada Aviación Republicana, y tres más huyeron a Orán,

He aquí el BK-67, 48 blanco, en su nueva "encarnación" como 20W-10. (Archivo Felipe Ezquerro)





En un ambiente totalmente invernal, con un cielo encapotado y el campo cubierto de nieve vemos una línea de *Katiuskas* aparcada en Los Llanos. El primero por la derecha es el 20W-5, es decir, el antiguo BK-66, 33 blanco, republicano. (Vía Juan Arráez Cerdá)

en cuyo aeródromo de La Senia quedaron depositados hasta que fueron repatriados días más tarde (dos primero y uno poco después). Además, en el pueblo albaceteño de Villalgordo del Júcar se recuperaron tres, sin motores, y en el

gerundense de Tortellá otro, sin motores ni planos, aparte de seis

El 20W-5 en compañía de varios Romeo Ro.41 de la Escuela de Caza. Obsérvese la posición del tubo pitot en el ala izquierda del *Katiuska*. (Archivo «Canario» Azaola)





Izquierda: Primer plano de la carlinga de un Katiuska. (Vía Juan Arráez Cerdá)

Centro: En el *Katiuska* 20W-16 perdería la vida el comandante Juan Castro Carrasco el 12 de abril de 1943. (Vía Juan Arráez Cerdá)

motores, tres de los cuales estaban embalados.

De esos veinticinco aviones, el Ejército del Aire llegó a tener en servicio dieciocho: el 20W-1, los 14 de Barajas y los tres de Orán, que, respectivamente, fueron matriculados del 20W-3 al 20W-15 y del 20W-16 al 20W-18. Esta cifra de dieciocho –que aceptamos como correcta– no sólo es la que figura en los partes mensuales de efectivos de unidades durante todo el año 1940 y el primer trimestre de 1941, cuando empiezan a disminuir, sino en los estadillos de existencias de aviones correspondientes al 3 de enero de 1940 y al 1 de febrero de 1941; y, además, coincide con el número de aviones y de matrículas de los que tenemos constancia fehaciente. Decimos esto porque en dos ocasiones se ha escrito que el avión en el cual se mató el capitán Fernando Mintegui Ganado el 16 de septiembre de 1941 era el matriculado 20W-19, lo cual, de haber sido cierto, implicaría que no habrían sido 18, sino 19, los SB-2 que estuvieron

Aunque no sabemos si fue a causa de esta toma sin tren por lo que el 20W-17 tuvo que permanecer en los talleres de la Maestranza de Albacete durante, al menos, casi todo el segundo semestre de 1941, es probable que así fuera. (Archivo «Canario» Azaola)





Inhabitual instantánea en vuelo de varios Katiuska del Ejército del Aire. Al frente de la formación en cuña va el 20W-1, a su izquierda el 20W-7 y a su derecha el 20W-17. (Archivo del autor, cortesía de la Maestranza Aérea de Albacete).

Ilustración: Luis Fresno Crespo.

en servicio después de la guerra y fueron matriculados, y contradiría lo que se afirma en aquellos partes y estadillos, todos los cuales, por tanto, serían erróneos, lo cual nos parece hartamente improbable. Por nuestra parte, en documentos oficiales jamás hemos encontrado referencia alguna al supuesto 20W-19 (¿no podría tratarse de un error mecanográfico, deslizado, por ejemplo, en la documentación relativa al accidente en que perdió la vida ese infortuna-

do piloto?), así que, mientras no se demuestre inequívocamente lo contrario, seguiremos afirmando que fueron dieciocho.

Aunque sea a título de curiosidad, no nos resistimos a transcribir dos de algunas de las frases más significativas del informe que el 15 de diciembre de 1942, sobre el estado de los *Katiuska*, remitía el Jefe de la Sección de Estudios y Experiencias, teniente coronel José Luis Servert, al Director General de Industria y Material: *"Por no ser idénticos entre sí sus elementos, no pueden ser intercambiables (sic), y no puede, por tanto, recurrirse al desguace de un avión para reparar los otros", "Es posible ponerlos en vuelo -a falta de rueda de cola, que se rompe en*

todos los aterrizajes- a costa de un trabajo incesante".

Los seis últimos SB-2 (los 20W-1, 2, 4, 6, 7 y 11) fueron dados de baja en el Servicio el 21 de julio de 1945, fecha en que fue aprobada su propuesta de baja, formulada por la Maestranza Aérea de Albacete el 7 de mayo. Precisamente sobre estos seis ejemplares, del informe que el jefe de la Maestranza Aérea de Albacete (comandante Alfredo Castro-Girona) dirigió al Jefe de la Sección de Servicios de Material (Material de Vuelo), el 11 de abril de 1944, sobre los resultados de la inspección que el capitán ingeniero aeronáutico José Sagastume Almandoz los había efectuado pocos días antes, extraemos los datos siguientes:



Avión	Fecha de la última revisión	Horas de vuelo desde la última revisión
20W-1	25 de enero de 1944	49 minutos
20W-2	28 de julio de 1943	Una hora y 19 minutos
20W-4	21 de febrero de 1944	47 minutos
20W-6	3 de abril de 1943	(en blanco)
20W-7	28 de abril de 1943	Cinco horas y cinco minutos
20W-11	28 de abril de 1942	16 horas y 43 minutos

Lamentablemente, dado que en el documento original las cifras correspondientes a las horas totales de vuelo están borrosas, no las hemos podido incluir en este resumen, aunque podemos afirmar que en ningún caso llegaban a doscientas.

Además, el capitán Sagastume afirmaba, en aparente contradicción con lo que había manifestado el teniente coronel Servert, que: *"Todo este material inspeccionado se encuentra en bastante buen estado (...), únicamente el 20W-11 debe pasar a revisión extraordinaria. No obstante, de necesitarse un servicio continuo de estos aparatos, se lograría difícilmente y a costa de un gran entretenimiento, debido a que, procediendo de recuperación de la pasada Campaña, es material que muestra síntomas de agotamiento y, además, se pre-*

sentan grandes dificultades para (obtener) repuesto de algunos de sus elementos vitales".

El sucesor del Katiuska en el seno del 13 Regimiento fue el Junkers Ju 88, del que ya hemos mencionado que los diez primeros ejemplares (los traídos de Francia por tripulaciones españolas) fueron destinados a esta unidad el 16 de febrero de 1944. Precisamente dos días antes, el Ministerio del Aire, y en su representación el general Vicente Roa Miranda, Presidente de la Junta Económica Central de la Dirección General de Industria y Material, y la compañía Junkers Flugzeug und Motorenwerke A.G.(JFM), *"encargada por el RLM [Ministerio del Aire del Reich] de la ejecución técnica y comercial de este Convenio"*, representada por su Consejero Gerente, Augusto (sic) Mühlen, firmaban el contrato

para el suministro de aviones de este modelo al Ejército del Aire, el cual era valedero "(...)para todos los aviones Ju 88 con motores Jumo 211 que hasta la fecha de la firma (...) hayan hecho un aterrizaje forzoso en territorio español, como automáticamente para otros aparatos del mismo tipo que aterricen después de esa fecha, si no se dictan otras disposiciones a este respecto".

Entre otras cosas, en los nueve artículos de que constaban las condiciones técnicas del contrato, se afirmaba que el Ejército del Aire se comprometía a facilitar una maestranza a la que pudieran ser transportados (en vuelo o desmontados) los aviones que tuvieran que ser reparados. Que las reparaciones las realizaría, con su personal, la casa Junkers, que, además, suministraría cuantas herramientas, piezas de recambio, útiles, etc. fueran necesarios, y sustituiría los grupos motopropulsores de todos los aviones por otros nuevos o que hubieran pasado la primera revisión parcial. Que los grupos y los demás equipos sustituidos

Línea de Ju 88 del 13 Regimiento, en Los Llanos. El cuarto avión por la izquierda es un Ju 88C. (Archivo «Canario» Azaola)





Durante el curso de adaptación al Junkers Ju 88A, impartido en Toulouse-Franczal, los pilotos españoles llevaban los uniformes y equipos de vuelo del Ejército del Aire. Por el contrario los aviones estaban pintados con los distintivos de la *Luftwaffe* (Archivo «Canario» Azaola)

(“armas, lanzabombas, radios, etc.”) quedarían en depósito a cargo del Ministerio del Aire, y su utilización por parte de éste sería objeto de un posterior acuerdo. Que no se incluía en el contrato a aquellos aviones cuya reparación exigiese “*grandes utilajes* (sic)” o resultase antieconómica. Que se repararía un avión y se dedicaría a enseñanza y demostración, “*en la forma empleada para dicho uso que tiene por norma JFM*”. Que en el plazo de los diez días siguientes a la comunicación de que cada avión revisado estaba listo para ser probado, personal de JFM efectuaría los vuelos necesarios para su puesta a punto, a los que seguiría el de recepción, que realizarían en todos los casos dos pilotos, uno de JFM y uno del Ejército del Aire, y el personal auxiliar necesario. Finalmente, JFM se comprometía a impartir a pilotos y mecánicos

españoles la instrucción técnica necesaria sobre este modelo, para que, en el futuro, pudieran llevar a cabo su reparación.

Con respecto a las condiciones económicas, se especificaba que el precio base de cada avión reparado era de 500.000 marcos, el cual se reduciría proporcionalmente a las horas de vuelo que hubiera realizado; así, por cada hora de

la célula se descontarían 164'96 marcos y por cada una de motor 43'80, cantidades que resultaban de dividir entre 2500 y 1000 (horas de vida útil que se fijaban para cada uno de esos elementos)

Concentración de Ju 88 destinados al Ejército del Aire en un aeródromo francés de Toulouse-Franczal. (Archivo «Canario» Azaola)





El Ju 88D-1 Trop F6+MH, que aquí vemos en San Javier, fue el 29-11 en el Ejército del Aire. (Archivo «Canario» Azaola)

Ilustración: Julio López Caeiro.

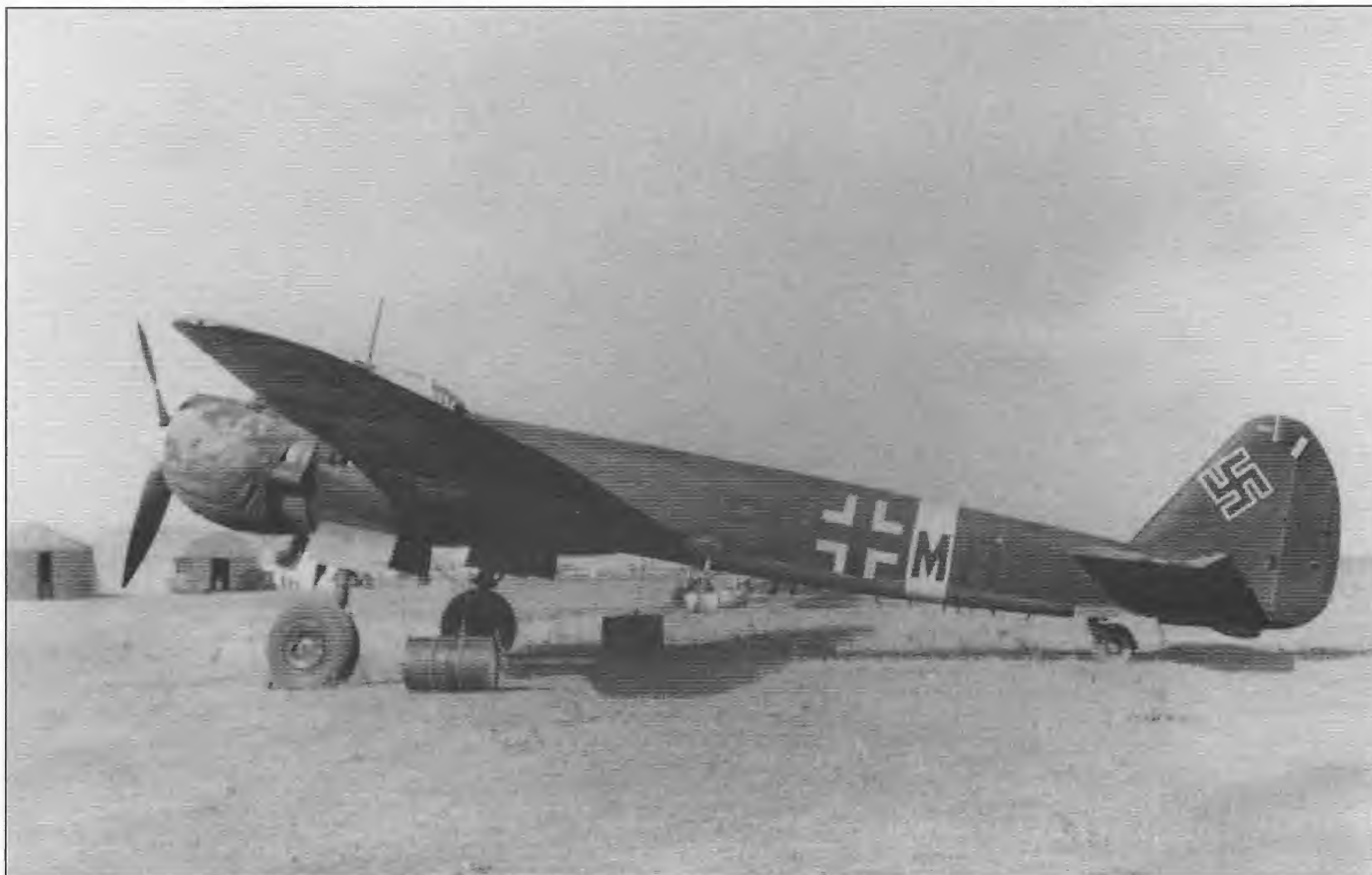
412.400 y 43.800 marcos (precios fijados, respectivamente, para cada célula y cada grupo motopropulsor); en los casos en que se desconociera o no se pudiera com-

El Ju 88D-1 Trop F6+MH (*WerkNummer* 430 140) tomó tierra en suelo español el 9 de noviembre de 1942 y causó alta en el Ejército del Aire el 1 de marzo de 1944, con la matrícula 29-11. El 4 de julio de 1949 resultaría accidentado en Los Llanos y sería dado de baja meses después. (Archivo del autor, cortesía de Juan Arráez Cerdá)



probar el número de horas de desgaste del material, se descontarían las cantidades correspondientes a 200 horas de célula y 100 de motores.

Curiosamente, el día siguiente al de la firma, es decir, el 15 de febrero de 1944, la casa Junkers se dirigió por escrito al general Roa, para comunicarle que de los





Algunos Ju 88 de la *Luftwaffe* consiguieron tomar tierra en suelo español sin sufrir daños (foto superior), pero otros (como el Ju 88D-1 F6+RR, WNr. 430 319) no fueron tan afortunados (foto central e inferior). (Archivo Juan Arráez Cerdá)

15 aviones Ju 88 con motores Jumo 211 que hasta la fecha de la firma del contrato habían aterrizado en territorio español, el aparato que lo había hecho el 11.10.1942 en Melilla, cuyo indicativo era el F6 + KK y que tenía el número de fábrica 430319, no se encontraba en condiciones de ser reparado y que, para compensar la ayuda que el Ministerio del Aire había proporcionado para la reparación de los aviones de este modelo, podía éste disponer libremente de él. En relación con las labores de recuperación de material Ju 88, llevadas a cabo por el Ejército del Aire con anterioridad a la suscripción de ese contrato, en circular de fecha 18 de agosto de 1943, dirigida a todas las maestranzas aéreas y al Parque Eventual de Cataluña, el Jefe de la Sección de Servicios de Material afirmaba en el punto séptimo de su escrito lo siguiente: *"Como, mientras otra cosa no se determine, el material sigue siendo de propiedad extranjera, cuantas reparaciones, revisiones, traslados de equipos y cuantos gastos puedan originarse para atender a dicho material serán cargados por las Maestranzas en una cuenta*



Entre los Junkes Ju 88 internados en suelo español y posteriormente incorporados al Ejército del Aire había dos de la variante de caza Ju 88C-6, procenetes del *Kampfgeschwader* 40. Recibieron las matrículas militares españolas 29-14 y 29-16.

Ilustración: Julio López Caeiro.

especial denominada “*Revisiones y reparaciones del material Ju 88*”, para pasar el cargo correspondiente en el momento en que por la Jefatura de Servicios de Material se comunique. Para cumplimentar tal orden, todas las Maestranzas pasarán cargo a la de Albacete de los gastos que se hayan visto obligadas a realizar, y esta última, recopilando todos los gastos de las demás Maestranzas más los suyos propios, formulará el cargo total correspondiente que

debe pasarse a la casa propietaria del material”.

De los 21 ejemplares que tomaron tierra en España con mayor o menor fortuna durante la Segunda Guerra Mundial, tenemos conocimiento de que el Ejército del Aire llegó a disponer de 18, trece de los cuales fueron puestos en vuelo y recibieron matrículas militares; los otros cinco fueron utilizados como repuesto o con fines didácticos (sabemos que el que tenía el *WerkNummer* 2441 fue seccionado y empleado para enseñanza y entrenamiento de mecánicos) y no llegaron a estar matriculados.

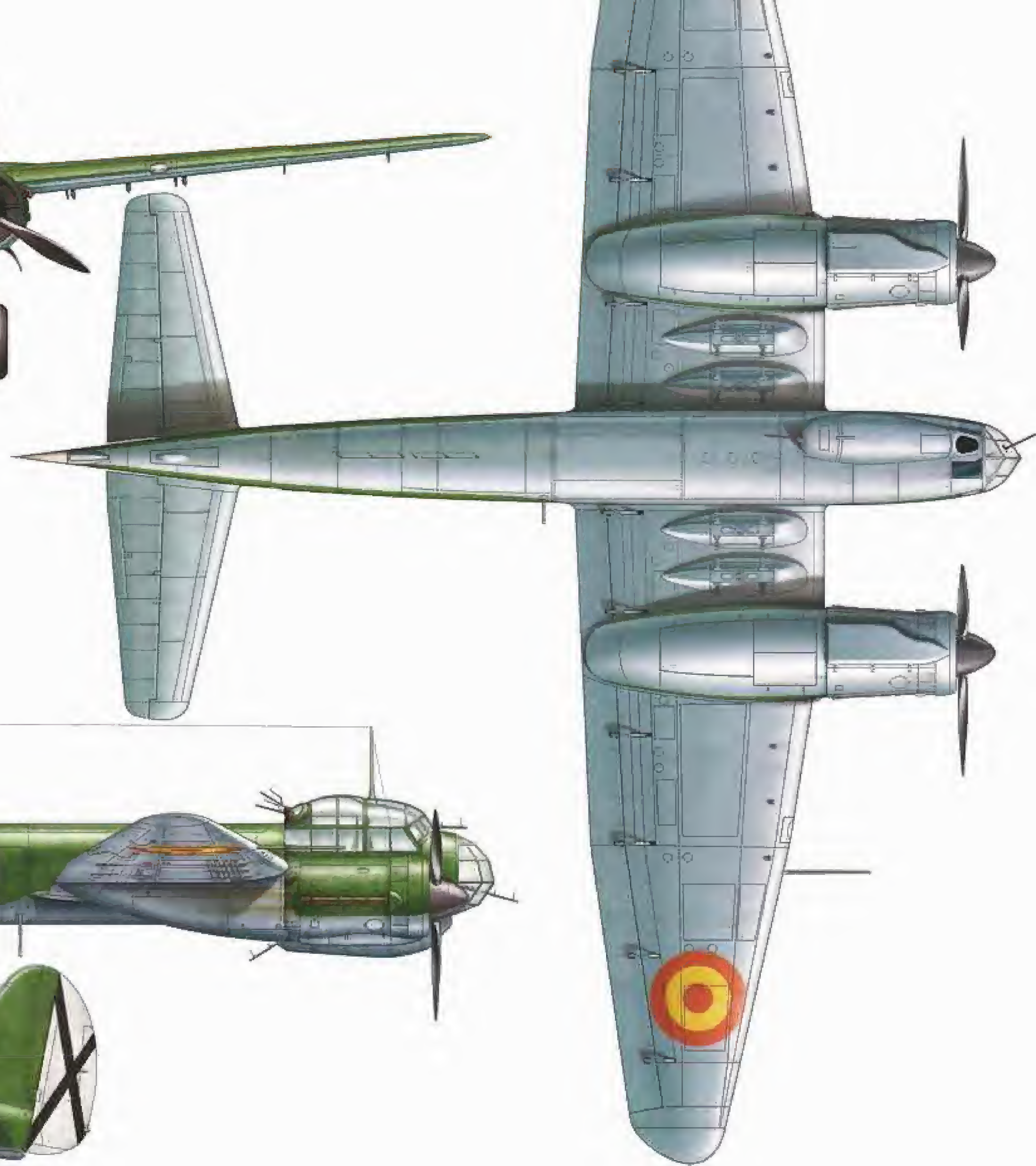
En el cuadro siguiente incluimos las matrículas españolas y los números de fabricación de los diez Ju 88A-4 que se trajeron en vuelo de desde Francia el 30 de noviembre de 1943.

Matrícula militar hasta el 2-12-45	Matrícula militar desde el 2-12-45	WerkNummer
29-1	B.6-1	300 643
29-2	B.6-2	300 638
29-3	B.6-3	300 636
29-4	B.6-4	300 629
29-5	B.6-5	300 634
29-6	B.6-6	300 632
29-7	B.6-7	300 618
29-8	B.6-8	300 641
29-9	B.6-9	300 639
29-10	B.6-10	300 624

Gracias a la inestimable ayuda de nuestro buen amigo Günther Ott, que ha corroborado en archivos germanos, y ha complementado con otros, algunos de los datos que nosotros hemos encontrado en España, hemos podido confeccionar, de los adquiridos al RLM a través de la casa Junkers y que fueron puestos en vuelo, el cuadro siguiente:

Versión	WerkNummer	Indicativo Luftwaffe	Unidad Luftwaffe	Lugar y fecha del aterrizaje	Matrícula española
Ju 88D-1/ Trop	430 140	F6 + MH	1.(F)/122	San Javier, 8-11-1942	29-11, B.6-11
Ju 88A-4/Trop	822 583	1H + FR	7./KG26	Son San Juan, 2-4-1943	29-12, B.6-12
Ju 88A-14	144 574	1H + AS	8./KG26	Son San Juan, 7-4-1943	29-13, B.6-13
Ju 88C-6	360 383	F8 + PX	13./KG40	La Albericia, 1-7-1943	29-14, B.6-14
Ju 88A-14	2294	1H + HR	7./KG26	S'Avall, Mallorca, 27-8-1943	29-15, B.6-15
Ju 88C-6	360 364	F8 + HY	14./KG40	La Albericia, 24-3-1942	29-16, B.6-16
Ju 88 ¿P?	550 732	—	—	Reus, 12-7-1944	29-17, B.6-17
Ju 88D-5	430 202	5M + J	Wekusta 26	Son San Juan, 27-10-1942	(*)
Ju 88D-1	430 842	F6 + NH	1.(F)/122	Mallorca, 19-4-1943	
Ju 88D-1	430 846	8H + FH	1.(F)/33	Ibiza, 4-7-1943	
Ju 88A-14	140 666	1H + DS	8./KG26	Reus, 14-8-1943	
Ju 88T-1	430 702	4U + CH	1.(F)/123	Las Salinas, Formentera, 15-8-1943	
Ju 88D-1	1371	7A + SH	1.(F)/121	Son San Juan, 23-10-1943	
Ju 88T-1	430 946	8H + SH	1.(F)/33	San Javier, 21-5-1944	

*Aunque no hemos conseguido determinar con exactitud qué aviones fueron los matriculados 29-18 a 29-23, creemos que es muy probable que fueran seis de estos siete.





El ejemplar en el que se mataron el teniente coronel Manuel Lapuente de Miguel y su tripulación el 18 de octubre de 1944, era el Ju 88D-1 con WerkNummer 430.330 e indicativo 4U + EK del 2.(F)/123, que había tomado tierra en Manises el 27 de mayo de 1943 y que hasta entonces había realizado 132 horas 46 minutos de vuelo. En Manises permaneció hasta que, el 16 de marzo de 1944 fue llevado en vuelo a Albacete por el teniente Pío Tejada y el mecánico alemán, ya citado, Martín Gödel, que era uno de los cinco empleados que la casa Junkers había enviado a la Maestranza

Aérea de Albacete para dirigir los trabajos de revisión y reparación de los Ju 88. (El ingeniero Karl von den Eichen, el maestro mecánico Dominik Kosciely y los mecánicos Kurt Stephan y Martín Beckert eran los otros.)

Pues bien, cuando se accidentó a este avión todavía no se le había pintado la matrícula 29-17 que se le había asignado, por lo que dicha matrícula pasó al que figura con ella en el cuadro anterior. Lo decimos para refutar lo que se afirmó, hace algún tiempo, en sentido contrario, en una revista aeronáutica española. A este respecto, tene-

Línea de Ju 88 en la Maestranza de Albacete el 14 de marzo de 1944. De izquierda a derecha, los aviones eran los siguientes: 29-16, 29-15, 29-14, 29-13, 29-12 y 29-11. (Archivo del autor, cortesía de la Maestranza Aérea de Albacete)



Junkers Ju 88A en vuelo, fotografiado desde la cabina de otro. Aún conserva la matrícula alemana (*Stammkennzeichen*) SK+WL. (Archivo «Canario» Azaola)



mos el testimonio inequívoco del comandante Francisco Fernández-Mazarambroz, a la sazón jefe accidental de la Maestranza Aérea de Albacete, quien el 6 de noviembre de 1944, es decir, pocos días después del accidente, comunicaba al teniente coronel Vicente Sintés, Jefe del Negociado de Material de Vuelo de la Sección de Servicios de Material, que: *"El avión Ju 88 número de fábrica 430330 no tenía pintada la matrícula 29-17 que le hubiese correspondido al estar dado de alta (...), la citada matrícula se le dará al (...) 550732"*.

Otros fueron el 24•7 y 24•13. (Archivo «Canario» Azaola)

El matriculado 24•8 fue uno de los 14 Henschel HS 123 *Angelito* que sirvieron en el Ejército del Aire... (Archivo «Canario» Azaola)

Para finalizar con este modelo, diremos que los aviones 29-11, 12 y 13 fueron destinados al 13 Regimiento el 1 de marzo de 1944; los 29-14, 16 y 16, el 3 de abril; los 29-17 y 29-20, el 11 de enero de 1945, y los restantes, hasta el 29-23, entre mayo y diciembre de 1945.

La Aviación Nacional recibió los primeros Henschel Hs 123 el 25 de agosto de 1937, cuando la Cónдор le hizo entrega, en Burgos, de los dos que





quedaban de los seis que hasta entonces habían llegado de Alemania. Se trataba de los matriculados 24-3 y 24-5 (*WerkNummern* 830 y 838), que sobrevivieron a la contienda y que, junto con los doce que causaron alta cuando ésta ya había finalizado (del 24-6 –matrícula que se repitió, puesto que ya la había tenido uno de los que había perdido la Cándor durante la guerra– al 24-17), constituirían los efectivos de este modelo en el seno del Ejército del Aire.

Aunque parece ser que inicialmente se había previsto que formarían parte de las Fuerzas Aéreas de Marruecos, de hecho quedaron adscritos a la Escuadrilla Regional Hs 123 de la Región Aérea del Estrecho, que el 1 de septiembre de 1939 tomó el nombre de 61

Escuadrilla y el 29 de febrero de 1940 quedó subordinada, a efectos administrativos y de haberes, al 11 Regimiento. Y en esa unidad permanecieron durante todo el período del que estamos hablando, durante el cual pasaron temporadas agregados a la Escuela de Observadores de Málaga, donde fueron utilizados en varios cursos de aptitud para el ascenso a comandante.

El 1 de febrero de 1941 quedaban trece en servicio, ya que el 24-15, que el 29 de noviembre de 1939, cuando iba pilotado por el teniente José León Cotro Florido, que resultó herido, se accidentó al aterrizar en Tablada y ya había sido propuesto de baja, si bien es cierto que ésta no sería aprobada hasta el mes de julio de 1943, junto con las de los 24-9, 13 (teniente

El Henschel Hs 123A matriculado 24-17 tendría una existencia efímera, ya que resultaría destruido en accidente, que costaría la vida a su piloto, el alférez Manuel Estaban González, el 3 de octubre de 1941. (Archivo «Canario» Azaola)

Ilustración: Luis Fresno Crespo.

Fernández Lozano) y 17 (alférez Estaban González).

En mayo de 1945 la cifra se había reducido a nueve, puesto que el 24-6 había sido propuesto de baja el 10 de febrero por la Maestranza Aérea de Sevilla, cuyo expediente sería aprobado el 21 de septiembre. Los supervivientes eran los 24-3, 5, 7, 8, 10, 11, 12, 14 y 16, que fueron los que, en virtud de la Instrucción nº 1, recibieron la designación BV.1 y meses después pasarían destinados al Regimiento Mixto número 1 de Alcalá de Henares. Aunque del período comprendido entre el final de la Guerra Mundial y la "ayuda americana" hablaremos, Dios mediante, en un próximo trabajo, podemos adelantar, como curiosidad, que el último Hs 123 del Ejército del Aire dejó de volar en junio de 1953 y causó baja en el Servicio cinco meses después, lo cual no es pequeño mérito, dados los innumerables inconvenientes con que se tropezó para el adecuado mantenimiento de éste y de los demás modelos –siempre los mismos– de que constó durante tantos años la flota del Ejército del Aire.







LA AVIACIÓN DE ASALTO

Las Unidades

Las unidades que durante la guerra civil, y principalmente en el seno de la Aviación Nacional, tomaron el testigo de aquellas que desde los primeros momentos de vida de la aviación militar española habían causado la admiración de propios y extraños por su arrojo sin límites, su valentía casi temeraria y su entrega total en apoyo de las tropas terrestres españolas que durante tantos años del primer tercio del siglo XX tuvieron que actuar constantemente en defensa de la integridad de nuestros antiguos territorios africanos, y que, como herederas de aquel espíritu y continuadoras de esas virtudes, hicieron que el "vuelo a la española", como lo habían definido los franceses, siguiera formando parte la historia de la aviación como ejemplo de sacrificio supremo, fueron las llamadas "cadenas".

Llegada la paz, ellas fueron las que en el naciente Ejército del Aire constituyeron la Aviación de Asalto, que inicialmente constó de dos escuadras (de dos grupos cada una), dotadas de los tipos de avio-

nes que en ambos bandos contendientes habían sido empleados mayoritariamente en estas misiones, que eran el Heinkel He 51 y el Polikarpov I-15. La primera de dichas unidades, la Escuadra de Asalto He 51, quedó enmarcada en la Región Aérea del Centro y basada en el aeródromo de Getafe, mientras que la segunda, o Escuadra de Asalto *Curtiss*, tenía su base en La Rabasa, en la Región Aérea de Levante, si bien tuvo desplegados transitoriamente algunos de sus aviones en Manises y en Sabadell.

El 1 de septiembre de 1939, en virtud de la Norma 10011, ambas pasaron a denominarse 31 Escuadra (Grupos 31 y 32) y 32 Escuadra (Grupos 33 y 34), respectivamente. Y poco después, el 9 de noviembre, 31 Regimiento y 32 Regimiento, con los mismos grupos.

Los aviones del 32 Regimiento procedían, como es sabido, de la Aviación Republicana. La mayoría de los capturados y de los recuperados pasaron por Sabadell, donde fueron revisados en el Parque Eventual de Cataluña. En éste se proce-

El I-15 con matrícula 8-21 fue uno de los fabricados en España. Tenía el número de fabricación 186, lo que hace suponer que su matrícula en la Aviación Republicana fue la CA-186. (SHYCEA)

dió, además, a terminar el montaje de más de sesenta que había dejado pendientes la SAF-3/16 republicana, los últimos de los cuales serían trasladados, inacabados, a la Maestranza Aérea de Albacete a mediados de 1946, al disolverse el Parque Eventual. De ellos hablaremos más adelante.

Inicialmente, el 32 Regimiento se nutrió de ejemplares todavía no sometidos a revisión, que iría entregando a Sabadell y sustituyendo por otros ya revisados y aparcados en el aeródromo de Reus.

Por su parte, al 31 Regimiento fueron destinados todos los He 51 que sobrevivieron a la guerra, así como los quince que llegaron a España días después de que ésta hubiera terminado.

En el cuadro siguiente exponemos la situación de ambas unidades el 31 de diciembre de 1939.

Regimiento	Grupo	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
31	31	Heinkel He 51	20	24	44
	32	Heinkel He 51			
32	33	Polikarpov I-15	14	*	*
	34	Polikarpov I-15			
Total			34	*	*

* Dado que el Parque Eventual no rendía partes a la Sección de Servicios de Material, no se precisaban cantidades.

Entre el 1 de abril y el 31 de diciembre de 1939, las unidades de asalto únicamente sufrieron un accidente mortal, que costó la vida al alférez Juan Manuel Prado Pintó y supuso la destrucción de dos He 51. El 28 de octubre, seis aviones del 31 Regimiento, tras efectuar dos pasadas en formación y de simular dos ataques en cadena sobre el madrileño estadio Metropolitano, donde se habían concentrado numerosos miembros de la OJE, volvían a su base de Getafe cuando, a la altura de Campamento, al efectuar un cambio de formación, colisionaron los matriculados 2-116 y 2-136, pilotados por el alférez Miguel Martínez Vara de Rey y el alférez Prado Pintó, respectivamente. Aunque ambos pilotos pudieron saltar de sus aviones, sólo el primero de ellos pudo salvarse, ya que su compañero, menos afortunado, falleció al caer a tierra con su avión, en cuya cola había quedado enganchado su paracaídas.

La reorganización del 29 de febrero de 1940 no afectó a estos regimientos, que permanecieron inalterados, en cuanto a su composición, su material y sus bases se refiere.

El 20 de marzo sufrió una nueva baja el 31 Regimiento. En la mañana de ese día había despegado de Getafe en misión de entrenamiento el avión 2-127, pilotado por el teniente Joaquín García Gisbert. Sobre las 10:45 horas, según algunos testigos, el avión estaba realizando acrobacia y, de repente y por motivos desconocidos, se estrelló a las afueras del pueblo madrileño de Parla, resultando destruido el avión y muerto el piloto. Y el 22 de julio fue el 32 Regimiento el que lloró a su primer caído, el alférez Vicente José Cebollino Cardenal, que pere-

ció a bordo del I-15 matriculado 8-101, al estrellarse éste en la playa de San Juan, de Alicante.

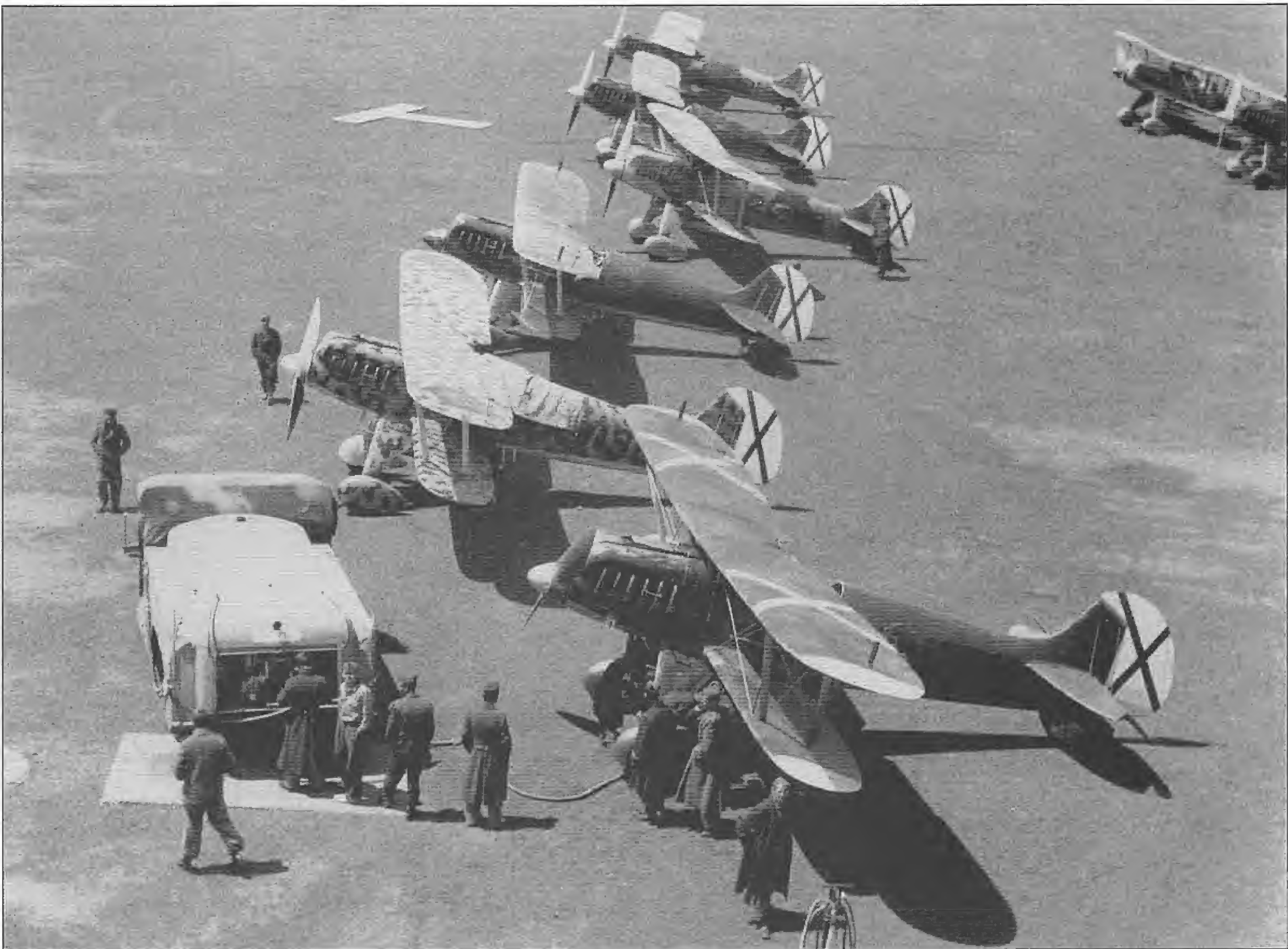
A lo largo de 1940, los efectivos de material de estos dos regimientos siguieron pautas totalmente divergentes, ya que los del 31 comenzaron a disminuir y los del 32 fueron en aumento. La situación de ambos el 31 de diciembre era la siguiente:

Regimiento	Grupo	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
31	31	Heinkel He 51	23	14	37
	32	Heinkel He 51			
32	33	Polikarpov I-15	51*	0	51*
	34	Polikarpov I-15			
Total			74	14	88

* Nueve estaban en Sabadell

En 1941, el 4 de julio se produjo en el campo de El Prat de Llobregat un accidente que la mala fortuna quiso que tuviera la peor consecuencia para un joven piloto del 32 Regimiento. El alférez Victoriano Zapardiel Caro había salido de Sabadell en el avión 8-13 y se dirigía a El Prat; por su parte, el teniente Javier Busquets Sindreu había despegado de este último aeródromo a bordo del 8-15. Tras encontrarse en el aire y haber volado en pareja durante unos 20 minutos, procedieron a tomar tierra en El Prat, haciéndolo en primer lugar y con total normalidad el alférez. Estando ya prácticamente parado su avión, aterrizó el teniente, cuyo avión –probablemente, por haber un resalte en el terreno– dio un gran bote al hacer contacto con el suelo, y al tratar de corregirlo metiendo motor derrapó hacia la izquierda, justo donde se hallaba





el otro avión, y sufrió un desplome, yendo a caer sobre él, con tan mala suerte que la rueda izquierda del 8-15 golpeó la cabeza del alférez, fracturándole el cráneo y la totalidad de las vértebras cervicales.

En este mismo mes, pero el día 21, era creado, con material I-15 y sede en Villanubla, el 33 Regimiento de Asalto, integrado por los Grupos 35 y 36, el segundo de los cuales estaría algún tiempo con su plantilla de material en cuadro. La nueva unidad no recibiría sus primeros I-15 hasta el mes de

noviembre, procedentes del Parque Eventual de Cataluña.

Poco más de dos meses después, el 29 de septiembre, el I-15 con matrícula 8-20, pilotado por el teniente Gerardo Hernández Galán, por causas desconocidas se incendió en vuelo y, fuera de control, fue a caer dentro del casco urbano de Reus, causando la muerte al piloto y a cuatro habitantes del pueblo.

El último día de 1941 la situación de la Aviación de Asalto era la siguiente:

Regimiento	Grupo	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
31	31	Heinkel He 51	19	20	39
	32	Heinkel He 51			
32	33	Polikarpov I-15	26	3	29
	34	Polikarpov I-15			
33	35	Polikarpov I-15	13	0	13
	36	Polikarpov I-15			
Total			58	23	81

Esta foto, sin duda tomada poco después de que terminase la contienda civil, pone de manifiesto la diversidad de los camuflajes que ostentaron los He 51. A algunos de ellos ya se les había pintado la escarapela de posguerra en el extradós del plano superior. (Archivo «Canario» Azaola)

Los primeros días del mes de octubre del año siguiente, 1942, iban a resultar nefastos para dos de las unidades de asalto, ya que, con pocas horas de diferencia, iban a perder a dos de sus miembros en sendos accidentes. El primero se produjo el día 9, en aguas cercanas al puerto de Alicante, y en él perdió la vida el alférez José María Prieto de las Pozas, cuando, realizando prácticas de vuelo acrobático, se precipitó a ellas con su avión (el I-15 matriculado 8-57, del 32 Regimiento), se supone que al resultar deslumbrado por el reflejo del sol en la líquida superficie.

El día siguiente, a eso de las diez y cinco de la mañana, cuando cuatro He 51 del 31 Regimiento realizaban prácticas de “cadena” entre los kilómetros once y doce de la carretera Madrid-Colmenar

Heinkel He 51 matriculado 2•132 perteneciente al 31 Regimiento de Asalto.
Ilustración: Luis Fresno Crespo.



Viejo, el avión 2-128 se estrellaba contra el suelo después de haber colisionado con una línea de conducción eléctrica, por haber prolongado excesivamente su piloto, el alférez Romualdo Hernández Gil (hermano del eminente jurista D. Antonio Hernández Gil, que sería Presidente de las Cortes Españolas entre 1977 y 1979, del Consejo del Reino y, después, del Consejo de Estado entre 1982 y 1985, del Tribunal Supremo y, finalmente, del Consejo General del Poder Judicial), uno de los picados con que iniciaban los ataques simulados que estaban practicando. El avión y su infortunado piloto cayeron a unos trescientos metros de la cuneta derecha (en sentido a Colmenar Viejo) de la mencionada carretera, frente al mojón indicador del kilómetro once.

Al finalizar el año 1942, los efectivos de los regimientos de asalto eran los siguientes:

En 1943, fueron los alférezes Pascual Pérez Lillo y Manuel Muela Azorín quienes perdieron la vida en accidente. El 16 de julio, el primero de ellos, que estaba destinado en el 33 Regimiento, se hallaba realizando un vuelo de entrenamiento a bordo del I-15 matriculado 8-59, cuando (al parecer, por avería del motor) éste se precipitó al suelo en su base de Villanubla,

llevando consigo a su piloto, que murió pocos instantes después de que se produjera el impacto. El segundo, destinado en el 32 Regimiento, pereció a bordo del "Curtiss" 8-62, al estrellarse éste en Albacete el 6 de octubre.

El 31 de diciembre la situación era la que se indica en el cuadro siguiente.

Regimiento	Grupo	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
31	31	Heinkel He 51	12	2	14
	32	Heinkel He 51			
32	33	Polikarpov I-15	34	5	39
	34	Polikarpov I-15			
33	35	Polikarpov I-15	31	13	44
	36	Polikarpov I-15			
Total			77	20	97

Regimiento	Grupo	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
31	31	Heinkel He 51	21	3	24
	32	Heinkel He 51			
32	33	Polikarpov I-15	25	1	26
	34	Polikarpov I-15			
33	35	Polikarpov I-15	21	10	31
	36	Polikarpov I-15			
Total			67	14	81

Corría ya el año 1944 cuando los regimientos de asalto sufrieron su última baja en acto de servicio en el período del que estamos hablando en este trabajo, ya que en 1945 no hubo que lamentar ningún accidente mortal. La víctima fue el teniente Pedro Morillo Caballero, del 32 Regimiento, quien, el 3 de agosto, cuando a bordo del I-15 con matrícula 8-96 realizaba ejercicios acrobáticos, perdió la vida al no lograr sacar de un pronunciado picado a su avión, con el que cayó a tierra en las



Este Chato del 32 Regimiento está equipado con cuatro lanzabombas, dos en cada semiplano inferior. (Archivo Juan Arráez Cerdá.)

inmediaciones de la alicantina playa de San Juan.

En los dos cuadros siguientes se muestra la situación de estas unidades y de su material de vuelo el 31 de diciembre de 1944 y el 31 de agosto de 1945, respectivamente.

Como puede verse, los efectivos de He 51 fueron disminuyendo progresivamente, tanto por el considerable desgaste que este material había experimentado desde su llegada a España, y especialmente durante la guerra, como por la endémica escasez de repuestos, que, lógicamente, se fue agudizando con el paso del tiempo, a medida que se iban agotando los que había dejado la Cónдор y los que, en pequeña cantidad, se habían recibido de Alema-

Regimiento	Grupo	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
31	31	Heinkel He 51	12	1	13
	32	Heinkel He 51			
32	33	Polikarpov I-15	34	7	41
	34	Polikarpov I-15			
33	35	Polikarpov I-15	36	11	47
	36	Polikarpov I-15			
Total			82	19	101

Regimiento	Grupo	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
31	31	Heinkel He 51	2	11	13
	32	Heinkel He 51			
32	33	Polikarpov I-15	36	8	44
	34	Polikarpov I-15			
33	35	Polikarpov I-15	40	12	52
	36	Polikarpov I-15			
Total			78	31	109

nia a finales de 1941, por un importe aproximado de 35000 RM. No obstante, los efectivos totales de la Aviación de Asalto habían aumentado, también de forma notable, gracias a las periódicas entregas que el Parque Eventual de Cataluña realizaba de nuevos I-15, montados en sus talleres de Sabadell.

El Material

De los 126 Heinkel He 51 que intervinieron en la guerra civil (93 recibidos por la Cónдор y 33 directamente por la Aviación Nacional), quien esto escribe tiene constancia de que al menos 30 sobrevivieron al conflicto y prestaron servicio en el Ejército del Aire. Los ejemplares en cuestión eran los matriculados 2-10, 17, 19, 23, 31, 46, 54, 55, 60, 61, 64, 70, 73, 78, 82, 86, 91, 95, 96, 101, 108, 109, 111, 112, 115, 116, 119, 120, 122 y 126.

Además, el Ejército del Aire dispuso de otros quince, que se recibieron cuando ya había terminado la guerra o pocos días antes de su final (según afirman respectivamente mis buenos amigos Jesús Salas y Juan Luis Coello). Fueron éstos los matriculados del 2-127 al 2-141, de todos los cuales tenemos referencias documentales, excepto del 2-131, de cuya existencia, no obstante, no dudamos.

Sin embargo según el ya citado inventario de aviones de primera línea del 3 de enero de 1940, en esta fecha eran 49 los He 51 con que contaba el Ejército del Aire: 22 estaban en vuelo, 23 en talleres y cuatro pendientes de baja. De estos últimos, uno era, sin duda, el 2-27 –a bordo del cual había perdido la vida el alférez Francisco Mir Astrié el 23 de diciembre de 1938–, cuyos restos todavía se hallaban la Maestranza Aérea de Madrid el 24 de febrero de 1941, a la espera de su baja definitiva. Otros dos bien pudieran ser los 2-116 y 2-136, anteriormente mencionados; y el cuarto quizás fuera el 2-102, que había sido derribado por la artillería antiaérea republicana el 1 de febrero de 1939 en el pueblo barcelonés de Berga.

Así, pues, de ser ciertas estas suposiciones, los ejemplares que en ese inventario figuran en vuelo y en talleres serían los 45 cuyas matrículas acabamos de citar.



En otro inventario, fechado el 1 de febrero de 1941, figuraban 39 (14 en maestranzas y 25 en vuelo), mientras que en uno posterior, del 30 de junio de 1942, quedaban 25 (seis en maestranzas y 19 en vuelo). Finalmente, el 31 de diciembre de 1945 sólo quedaban cuatro, de los que tres estaban en maestranzas y uno en vuelo, en el 31 Regimiento, unidad que entonces únicamente tenía cuatro aviones destinados: el He 51, dos Bücker

131 y un Fieseler Fi 156. Precisamente en el mes de noviembre (concretamente el día 24) de este último año habían sido dados de baja los nueve siguientes: 2-31, 64, 86, 96, 109, 111, 126, 132 y 133.

De los cuatro que siguieron en servicio posteriormente, dos (los 19 y 138) duraron poco tiempo, ya que causarían baja definitiva el 17 de junio de 1947, con la designación A.1 que le había correspondido a

este modelo en virtud de la Instrucción nº 1 del 2 de noviembre de 1945, mientras que los otros dos (los A.1-135 y 140) fueron bastante más longevos, puesto que desde 1946 sirvieron en el Grupo de Entrenamiento y Transporte del Estado Mayor hasta que fueron dados de baja, el 11 de junio de 1952 (el 140) y el 1 de diciembre del mismo año (el 135). Como en tantos otros casos, su longevidad fue una prueba fehaciente de los "milagros" que nuestros mecánicos supieron hacer con un material mil y una veces "remendado" y mil y una veces puesto en vuelo.

Para concluir, en cuanto a los He 51 se refiere, podemos añadir que, a juzgar por los escasos números de fabricación que hemos podido obtener de fuentes documentales fiables, los ejemplares que vinieron a España eran de varias versiones, fabricadas por la propia casa Heinkel y por las cuatro compañías subcontratadas por ella. En este sentido, hemos constatado la existencia de aviones de las versiones He 51A-1, B-1 y C-1, producidos por AGO, Arado, Erla y Fieseler.

El Ejército del Aire dispuso de 49 Heinkel He 51. El que vemos en esta foto bien pudiera haber sido uno de los participantes en la gran revista aérea que tuvo lugar en Barajas el 12 de mayo de 1939. (Archivo del autor, cortesía de Günther Ott)





Como hemos visto, el modelo del que se surtieron mayoritariamente los regimientos de asalto españoles fue el Polikarpov I-15 *Curtiss* o *Chato*, sobre el que el difunto, y añorado, Miguel Sanchís escribió años ha un interesantísimo artículo en la antigua revista «**Avión**», que años después sería complementado con otro gran trabajo, esclarecedor como pocos, de Jesús Salas, publicado en la actual «**Avión Revue**».

Por nuestra parte, vamos a aportar datos que creemos que pueden resultar interesantes, y a exponer alguna que otra duda.

Como ya hemos dicho, todos los aviones que de este modelo sirvieron en el Ejército del Aire procedían del bando republicano, ya fuera de su aviación militar o de su industria aeronáutica, de los que, una vez concluida la guerra civil, se recuperó una considerable cantidad, sobre todo en los centros de producción de la republicana SAF 3/16. Pero lo que quizás no se sepa es que la cifra llegó a 185, que, al menos, es la que nosotros hemos obtenido en función de las matrículas militares asignadas después de la guerra.

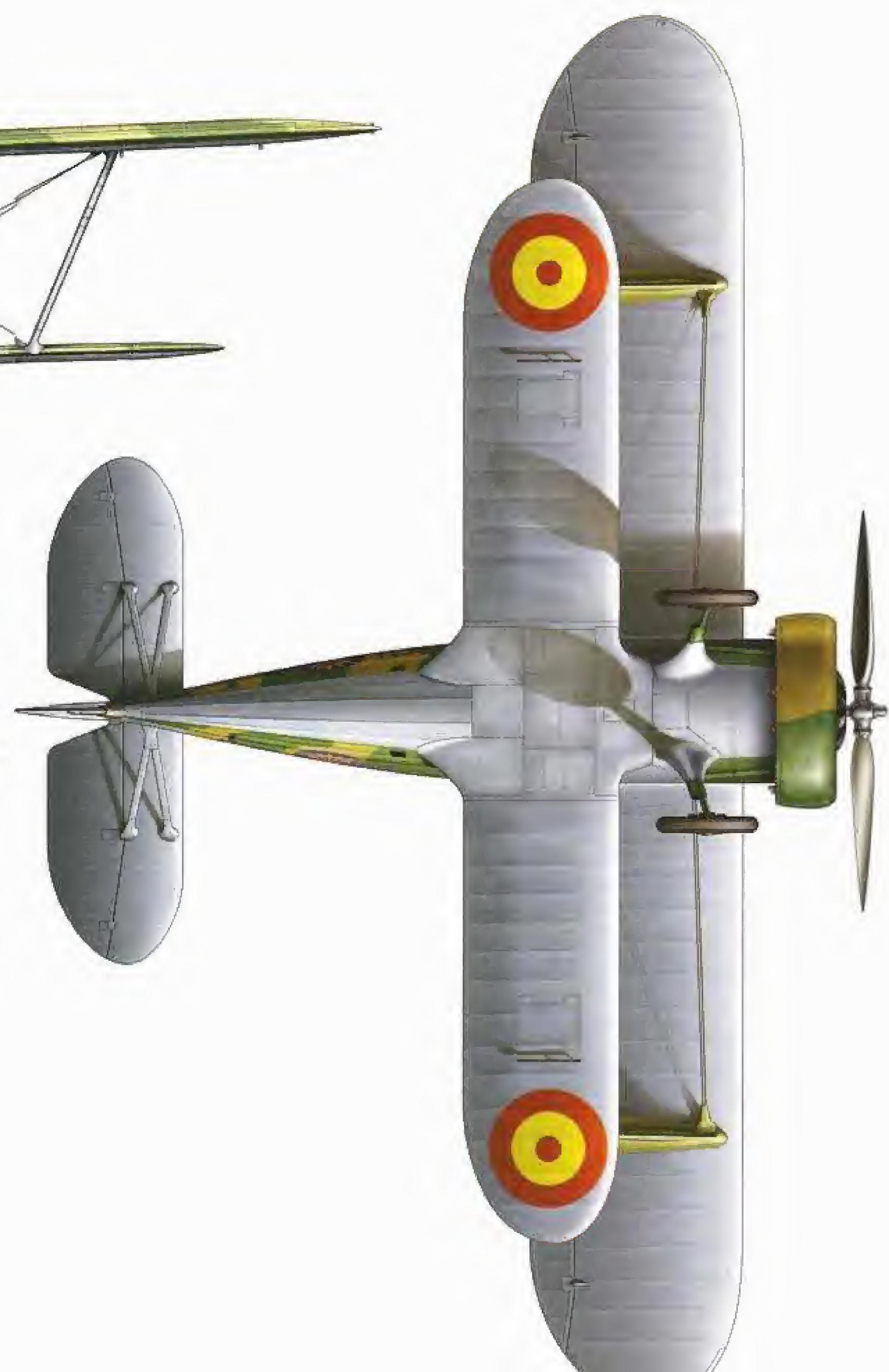
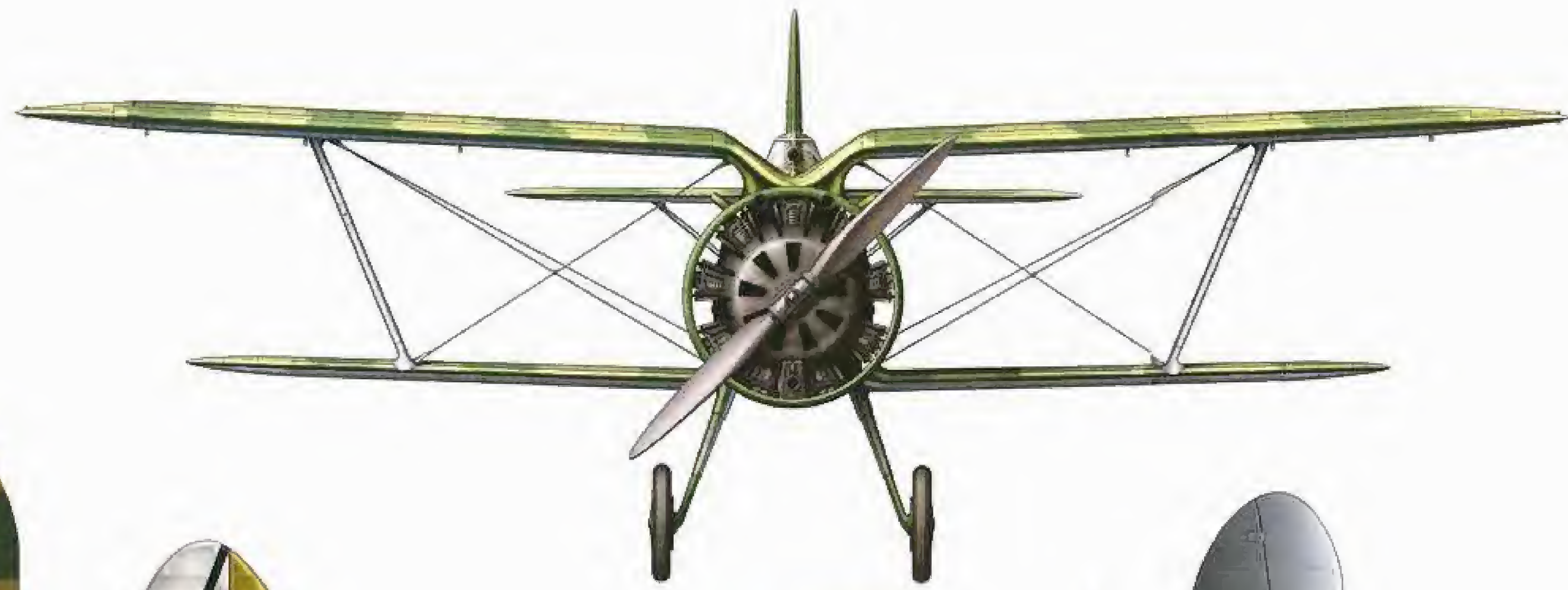
En el curso de la investigación que llevamos a cabo durante bas-

Línea de He 51 en Barajas, el 12 de mayo de 1939.

Ilustración: Luis Fresno Crespo.

tantes años, nuestra sorpresa fue aumentando progresivamente, a medida que íbamos descubriendo matrículas militares cada vez mayores, ya que aun creyendo que habían sido muchos, sinceramente, no imaginábamos que hubieran sido tantos. En este sentido, y basándonos en las cifras aportadas por Miguel Sanchís y por Jesús Salas, inicialmente ciframos el total entre 125 y 150. Pero, la realidad demostró a la postre que nos habíamos quedado cortos.







Dado que el interés histórico-aeronáutico de quien esto escribe ha estado siempre circunscrito a las unidades y al material de vuelo del Ejército del Aire y, por tanto, su labor investigadora ha tenido como límite más lejano el 1 de abril de 1939, lamenta no poder incluir en estas páginas un recuento exhaustivo de los ejemplares capturados durante la guerra civil (que algún día no muy lejano, no nos cabe la menor duda que harán investigadores del período bélico tan meticulosos y prestigiosos como lo son nuestros amigos Jesús Salas y Rafael Permuy). De todas formas (y si estoy equivo-

cado, espero que ellos subsanen mis yerros), sí puede decir este autor que, basándose en documentos de la posguerra, en Barajas se entregaron nueve I-15 el 29 de marzo de 1939 y que de Orán-La Senia se trajeron cuatro de los cinco que allí se refugiaron (el quinto se abandonó en ese aeródromo porque, según parece, había sido sabotado). Además, se sabe que algunos de los recuperados lo fueron en los campos republicanos siguientes: Los Llanos (1), Alcantarilla (1), Lorca y Puerto Lumbreras (4), Alicante (14), Tortellá (1 "capotado" y 24 en reparación), Tarrasa (2), Vich (3 en

Este Chato, uno de los cinco que huyeron a Orán-La Senia al final de la guerra, luce, detrás del panel abatible que facilitaba el acceso a la carlinga, el emblema de la 2ª Escuadrilla del Grupo 26 de la Escuadra de Caza republicana. (Archivo del autor, cortesía de J. Lacoutoure)



Los I-15 capturados al enemigo también estuvieron representados en la concentración de aeronaves que tuvo lugar en Barajas el 12 de mayo de 1939. En esta foto aparecen tres de ellos. (Archivo «Canario» Azaola)



reparación), La Garriga (1), Olot (5), Cardedeu (3) y Sabadell (19). En total, 91, aunque tenemos la duda de si, por ejemplo, los 19 de Sabadell y los 24 que se hallaban "en reparación" en Tortellá están incluidos entre los 63 que Jesús Salas ha demostrado que estaban en fabricación al finalizar la contienda. Suponiendo que no fuera así (que sería el caso más favorable), a esos 91 tendríamos que sumar otros 63, con lo cual obtendríamos un total de 154. Pero, aún nos seguirían faltando 31 para llegar a 185.

¿Y esos 31 de dónde procedían? ¿Fueron recuperados en aeródromos de otras regiones aéreas y sobrevivieron a la guerra? Jesús, Rafael, ¡¡¡aquí os dejamos este "embolado"!!!

Este accidente, sufrido por el *Chato* 8-122, no supuso su baja en el Servicio, ya que, tras ser reparado, siguió en activo durante bastantes años. (Archivos Juan Arráez Cerdá y «Canario» Azaola)

Admitiendo que es muy probable que en otras regiones pudieran haberse recuperado más ejemplares, y que éstos causaran alta en el Ejército del Aire, por nuestra parte queremos plantear una posible solución (parcial, eso sí) a esas incógnitas. Veámosla.

De los 185 aviones matriculados por el Ejército del Aire, conocemos los números de fabricación de 98, es decir, de poco más de la mitad. De éstos,





seis correspondían a ejemplares que habían sido construidos en factorías soviéticas, y los otros 92 a aviones producidos en España. Y de estos 92, cinco eran los 302, 303, 304, 306 y 308..., lo cual podría indicar que en la SAF 3/16 no sólo quedaron por terminar de montar 63 aviones al finalizar la guerra, sino que tenía que haber más, que se terminaron con posterioridad a ésta, o bien que se disponía de elementos constructivos suficientes para acometer el montaje de, al menos, los ejemplares citados. Pero, ¿por qué decimos esto? Pues, porque asumimos que a los 300 cuya fabricación acometió la SAF 3/16 les correspondieron los números de fabricación 1 a 300 (en correlación con las matrículas militares que les fueron asignadas, que iban desde la CA-001 hasta la CA-300, según ha demostrado Jesús Salas) y, por tanto, si hubo números de fabricación más altos que el 300 —que los hubo, como hemos podido comprobar—..., la conclusión es obvia.

Además, entre los 87 I-15 del Ejército del Aire cuyos números de fabricación desconocemos, ¿no podría ser que los de algunos fueran posteriores al 308, es decir, al

mayor de los que hemos encontrado hasta ahora?

Claro está que este razonamiento únicamente sería válido, a nuestro entender, en el caso de que los números de fabricación posteriores al 300 no se hubieran asignado a células producidas para sustituir a otras que hubiesen resultado destruidas anteriormente, ya fuera en pruebas de fábrica anteriores a su entrega a la aviación militar republicana, en bombardeos o en sabotajes.

Por otro lado, y en relación con los motores con que fueron equipados los I-15 del Ejército del Aire, creemos que es interesante transcribir algunas partes, muy ilustrativas en este sentido, del escrito que el 16 de noviembre de 1939 dirigió el Director General de Material (que a la sazón lo era Francisco Arranz Monasterio) al General Subsecretario, sobre las actividades realizadas por la compañía Elizalde, S.A.

En el anexo 1 de dicho escrito se decía, literalmente, lo siguiente: “Se encuentra en curso en este Taller desde el momento de su ocupación a raíz de la campaña de Cataluña la recuperación de

Chatos entregados por el Parque Eventual de Cataluña, a la espera de iniciar el vuelo hacia su base de destino. El segundo por la izquierda es el 8-128, cuyo número de fabricación era el 174.. (Archivo «Canario» Azaola)

los motores abandonados por el Ejército Rojo de los tipos Wright Cyclone americanos y su versión rusa, en todas sus variantes F-3, F-53, F-54, GRF-52, SGRF-2, M-25, M-25A y M-25B, habiéndose reconstruido hasta la fecha 120 motores (...), han sido recogidos del campo en muy malas condiciones la mayor parte de las veces, habiendo sido desmontados, limpiados, verificados y vueltos a montar con aprovechamiento exclusivo de las piezas que se encontraban en condiciones de utilidad y desechando las inútiles o fuera de tolerancias, habiéndose logrado (...) completar 120 motores hasta la fecha.”

“Para completar estos motores ha sido preciso en muchos casos echar mano de las piezas que, terminadas o en curso de fabricación, dejaron los rojos en los almacenes de la organización SAF-8, tales como cilindros, émbolos, casquillos de bielas, segmentos, magnetos, etc.”





En el anexo 2 se afirmaba que: *"Procedentes del periodo rojo, existen en los Talleres Elizalde, S.A. las piezas terminadas que se especifican en relaciones aparte, correspondientes a una serie de 150 motores [M-25, n. del a.] cuya fabricación se había iniciado, así como otras muchas piezas en curso de fabricación y en estado de terminación más o menos avanzado."*

A título de curiosidad, podemos añadir que, de los 120 motores recuperados, hasta aquella fecha se habían entregado al Parque Eventual de Cataluña 49 M-25, 22 M-25A, seis M-25B, un M-25C, seis F-3 y cuatro F-54; al Parque de

Madrid, un M-25B, un F-53 y un G-52 (de 1000 cv), y al Parque de Sevilla, dos SGRF-2. Y en los talleres de Elizalde quedaban 27 de la mayoría de los tipos antes citados, más otros 20 (principalmente de las versiones M-25 y M-25A), de los que se decía que se podrían aprovechar unos 15.

Siguiendo con los motores, pocos días después de aquel escrito, el Subdirector de Estudios y Experiencias remitía uno al Director General de Material, en el cual contestaba a una pregunta de éste sobre el uso que se debía dar a los motores M-25, teniendo en cuenta los aviones que debían quedar en el Servicio. En él decía lo siguiente: *"(...) hemos llegado a las siguientes conclusiones: los motores Wright Cyclone tipos F-3 y F-53 son, respectivamente, equivalentes a los M-25 y M-25B rusos."*

La diferencia entre estos dos últimos tipos está en la altura de restablecimiento de la potencia, que en el M-25 es de 2100 metros, con 715 cv, y en el M-25B es de 2900 metros, con 750 cv.

El empleo que puede darse a estos motores es el siguiente:

Chato (Curtiss) o Rata (aviones de poca utilidad), el motor M-25 y el F-3 (...)"

Vista típica del aparcamiento de aviones del Regimiento de Asalto nº33 de Villanubla en los años cuarenta. (CECAF.)

También se afirmaba que había motores M-25A, F-54 y M-25C, y que *"el primero es un intermedio entre el M-25 y el M-25B, y su altura de restablecimiento 2500 m, con 730 cv."*

Para complementar esta información, hemos de decir que en el inventario de motores correspondiente al 1 de febrero de 1941 figuraban 266 Wright Cyclone (denominación genérica con la cual se hacía referencia entonces tanto a los ejemplares de origen estadounidense como a las diversas variantes del M-25 soviético), de los cuales 113 estaban en las unidades y 153 en las maestranzas. Además, había una cantidad indeterminada en los talleres de Elizalde, S.A.

Bien, después de esta "intromisión" en el campo de los motores, volvamos a nuestro asunto principal, que es el relativo a los aviones.

Hemos dicho antes que seis de los números de fabricación que conocemos correspondían a aviones fabricados en la URSS; pues bien, añadamos que eran los 9978, 9949, 9728, 9899, 9744 y

Página anterior de arriba a abajo:

- Polikarpov I-15 Chato de la 2.ª Escuadrilla del Grupo 26 de la Escuadra de Caza republicana, matriculado CA-193. De los cinco aviones de esta escuadrilla evadidos a Orán en marzo de 1939, cuatro retornaron a España para acabar encuadrados en el nuevo Ejército del Aire.
- Antes de acabar la guerra la Aviación nacional ya disponía de algunos I-15 como el matriculado 8•2 del Grupo 1-G-2.
- I-15 Curtiss matriculado 8•21 del 32º Regimiento de Asalto de la Rabasa (Alicante)

Ilustraciones: Julio López Caeiro.

9844, y que pertenecían a los aviones cuyas matrículas militares fueron, inicialmente, las 8-17, 23, 24, 39, 86 y 154, respectivamente.

De los números de fabricación de los ejemplares construidos en España (excluidos los cinco superiores al 300 antes citados), el menor de los que conocemos es el 29, que correspondía al avión cuya matrícula militar fue la 8-130, mientras que el mayor es el 300, correspondiente al 8-120, luego A.4-120.

Al principio, todavía durante la guerra, a los I-15 capturados se les asignó el grupo alfa-numérico 2W como distintivo de tipo, pero más tarde (cuando ya había terminado la contienda) éste fue sustituido por el número 8. Y, en virtud de la Instrucción nº 1, recibieron la designación A.4, es decir, el cuarto tipo de asalto. Con posterioridad, en diciembre de 1953, a los que todavía quedaban en inventario se les debería haber designado *"por el nombre original de su tipo y marca de fábrica"*, según se especificaba en el escrito del 4º Negociado de la 3ª Sección del Estado Mayor del Aire, de fecha 22 de diciembre, sobre "Designación de los aviones en servicio", aunque quien esto escribe ha de confesar que no ha encontrado ninguna referencia documental a aviones con tal forma de designación.

Los 185 ejemplares que tuvo el Ejército del Aire fueron matriculados inicialmente del 8-1 al 8-185. Y de éstos, los 125 que quedaban en el inventario del 31 de diciembre de 1945 figuraban ya como A.4. Curiosamente, aunque acabamos de decir que los que llegaron a ser A.4 fueron 125, lo cierto es que nosotros tenemos registrados 128 ejemplares, aunque no lo es menos que, muy probablemente, en tres casos sólo se empleó esa designación a efectos administrativos. Uno de ellos podría haber sido el del A.4-132 (antiguo 8-132), que fue propuesto de baja por la Maestranza Aérea de Albacete –en la que había ingresado bastantes meses antes– el 28 de enero de 1946, y que muy probablemente jamás llegó a tener pintada en la deriva su nueva matrícula.

Los 128 A.4 a que nos referimos son los siguientes: 3, 4, 6, 7, 9, 11, 12, 13, 16, 19, 22, 25, 27, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 42 a 45,

47, 49 a 52, 54 a 56, 58, 60, 63, 64, 66, 67, 69, 71, 72 a 76, 80 a 82, 84, 85, 87 a 89, 91, 92, 94, 95, 98 a 100, 102, 105 a 107, 111, 114 a 122, 124, 125, 127 a 129, 132 a 145, 147 a 152, 154, 155, 158 a 180 y 182 a 184.

Volviendo a los motores, hemos de decir que, además de los ya citados, también se montaron en los I-15 algunos Elizalde E-9C-29-750 Beta (que era la versión nacional del Wright Cyclone), como lo fueron, por ejemplo, los que tenían los números de fabricación 2114, 2092 y 2120, que en septiembre de 1945 estaban instalados, respectivamente, en los Chatos matriculados 8-12, 60 y 72. Otros aviones que, en fechas posteriores, llevaron esta planta motriz fueron los A.4-9, 76, 106 y 115, que, una

vez liquidado el Parque Eventual de Cataluña, fueron enviados por ferrocarril a la Maestranza de Albacete –que a partir de entonces sustituiría a aquél en sus funciones de cabecera técnica principal de este material– a finales del mes de marzo de 1946.

Los últimos I-15 que salieron de Sabadell en vuelo fueron los A.4-11, 125 y 136, destinados al 32 Regimiento, que lo hicieron a finales del mes de abril.

Por lo que hemos podido averiguar, el avión más longevo o, al menos, el último que causó baja, fue el A.4-133, el 12 de abril de 1956.

Primer plano del morro de un Curtiss estacionado en el aeródromo de la Rabasa (Archivo Juan Arráez Cerdá)





LA AVIACIÓN DE RECONOCIMIENTO

Las unidades

Con anterioridad hemos hecho referencia en varias ocasiones al Plan de Desconcentración y Despliegue Provisional de las Fuerzas Aéreas, aprobado por el Cuartel General del Generalísimo, a propuesta del *"General del Ejército del Aire"* (tal se decía en el escrito de remisión al Ministro de Defensa Nacional), el 4 de junio de 1939. Pero lo que no hemos citado, y por ello lo hacemos ahora, es que dicho plan fue complementado, en el ámbito de Aviación, por una Instrucción General, la número 12, también del mes de junio, en la cual, además de especificarse la nueva organización territorial y sus mandos, y de detallarse los límites geográficos de las cinco regiones aéreas y de las tres fuerzas aéreas independientes en que se había estructurado España, se incluía el *"Despliegue de Unidades en el Territorio Nacional, Colonias y Protectorado"*.

Según éste, en la 4ª Región Aérea (Pirenaica) habría un Grupo Regional He 45, constituido por dos escuadrillas, cada una con 10 aviones en vuelo y dos en reserva,

más un avión de mando, y una Escuadrilla Regional Do 17, con seis aviones en vuelo y uno en reserva. En la 5ª Región Aérea (Cantábrica) habría un Grupo Regional Caproni 310, con dos escuadrillas, de seis aviones en vuelo y uno en reserva cada una, más un avión del Jefe del Grupo, y en las Fuerzas Aéreas de Marruecos una Escuadrilla de Reconocimiento Ba.65, con nueve aviones en vuelo y dos en reserva, y una Patrulla Hs 126, con tres aviones. En casi todos los casos se afirmaba que: *"Por el número de aviones disponibles, no puede darse a esta Unidad la composición normal"*.

Además, en la susodicha Instrucción General se ordenaba que la constitución de los Mandos y de los Estados Mayores de las Regiones y de las Fuerzas Aéreas independientes debería llevarse a cabo antes del día 30 de junio, y que el despliegue de las Fuerzas tenía que estar terminado antes del día 15 de julio.

Pues bien, las mencionadas unidades, al igual que sucediera con las de las demás especialidades, recibirían denominaciones numéri-

cas, más funcionales, en virtud de la Norma 10011, también citada anteriormente, del 1 de septiembre. Así, el Grupo de He 45 pasó a llamarse 41 Grupo, o Grupo 41, que tanto da, con base en el vitoriano aeródromo Mola; la escuadrilla de Dornier Do 17 se transformó en la 41 Escuadrilla, en el zaragozano campo de Sanjurjo; el Grupo de Caproni Ca.310, en el 42 Grupo, en el aeródromo burgalés de Villafraja; la Patrulla de Henschel Hs 126, devino la 41 Patrulla, en Sania Ramel, Tetuán, y el Grupo de Breda Ba.65 se convirtió en el 43 Grupo, sito en Auámara, Larache, pero con aviones Polikarpov R-Z Natacha capturados, en lugar de los aborrecidos Ba. 65, que, como veremos más adelante, en otro apartado, serían destinados a la Academia del Arma de Aviación.

Veamos ahora, en el cuadro siguiente, cuáles eran los efectivos de estas cinco nuevas unidades el 31 de diciembre de 1939.

Unidad	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
Grupo 41	Heinkel He 45	18	0	18 ¹
Escuadrilla 41	Dornier Do 17	6	2	8
Grupo 42	Caproni Ca.310	4	9	13
Grupo 43	Polikarpov R-Z	16 ²	18	34
Patrulla 41	Henschel Hs 126	5	0	5
Total		49	29	78

1 Siete se hallaban en Málaga, agregados a la Escuela de Tripulantes
2 Además, disponía de un Heinkel He 70, que era el 14-53.



Desde el final de la guerra civil hasta el último día de 1939, en tipos de aviones que a partir del 1 de septiembre servirían en unidades de reconocimiento se produjeron los accidentes mortales siguientes:

- 4 de abril. Tres Dornier 17 (27-19, 20 y 9) que se trasladaban desde el campo de Alfamén al de Azuqueca de Henares se estrellaron contra el suelo en las inmediaciones de Iniéstola, Alcolea del Pinar (ambos en la provincia de Guadalajara) y Benamira (Soria) cuando volaban entre densas nubes y en medio de una gran tormenta. Murieron sus once tripulantes: comandante José Ibarra Montis, teniente José Nogueira Badillo, sargento Cecilio Ramos Moreno y cabo prime-

ro Luis Felices Rodríguez, en el avión 27-19; tenientes José Rodríguez-Medel Carmo- na y Secundino Gómez Sanz, y cabos primeros Juan Múgica Eguía y Juan Carmelo

Larrasquitu Berruetabeña, en el 27-20, y el teniente Carlos de la Piñera Santoro, el alférez Eduardo Núñez Lago y el cabo primero Mariano R. García Velo, en el 27-9.

- 25 de mayo. El Caproni Ca. 310 con matrícula 18-14 cayó a tierra en las afueras de Medina del Campo (Valladolid) y con él todos sus tripulantes, que fallecieron en el acto. Eran éstos los alféreces Gabriel Bourdete Bourdete, Ricardo Alonso Villalón-Daoiz y Manuel Bermúdez de Castro Carnicero, el cabo Emilio Rivas Parga y el soldado Manuel Vázquez Fernández. El accidente se produjo al chocar con los cables de un tendido eléctrico.
- 10 de junio. Cuando realizaba un vuelo de entrenamiento, en el campo bilbaíno de Sondica se estrelló contra el suelo el Heinkel He 45 con matrícula 15-48, segando la vida de sus dos tripulantes, el capitán Salvador Talavera Gayas y el teniente Nicanor Bartolomé Agúndez.
- 10 de julio. Al despegar de Tablada, el Caproni Ca. 310 con matrícula 18-12 experimentó una repentina pérdida de potencia, inició una barrena y se destrozó contra el suelo en terrenos de San Juan de Aznalfarache. Sus tri-

Escaso, y accidentado, fue el servicio que los Caproni Ca.310 prestaron en el seno del Grupo 42 de Villafría y, posteriormente, en las Escuelas de Transformación. (Archivo «Canario» Azaola)

Ilustración: Luis Fresno Crespo.





pulantes, el teniente José María Fernández Cañedo, el alférez Gregorio Casas Altemir, el sargento Ángel Senén Pardo y los cabos Félix López Otazu y Ángel Alegre Martín fallecieron en el acto.

- 24 de agosto. Los tenientes Luis Gautier Larrainzar y Godofredo Bores Alonso murieron a bordo del Polikarpov R-Z número 26 (se supone que este número era el que solían llevar los Natacha republicanos en la deriva, para indicar la posición de cada uno en su correspondiente escuadrilla, y no el ordinal de su matrícula militar, es decir, la LN-26) cuando al intentar despegar de Getafe para trasladarse a Tetuán introdujo las patas del tren en una zanja, capotó y se incendió.

En 1940, en virtud del proyecto de agrupación de unidades, aprobado por el Ministro del Aire el 29 de febrero, desapareció la 41 Escuadrilla y, en su lugar, se creó el 44 Grupo, que recibió el material Do 17 de aquella y permaneció en su base de Sanjurjo, y que, junto con el 11 Grupo de Bombardeo, pasó a constituir el Regimiento Mixto número 1. Por su parte, el Grupo 43 quedó, junto con el Grupo 27 de Caza, supeditado al Regimiento Mixto número 2, creado ese día; la 41 Patrulla siguió sin cambios, como unidad independiente, y los Grupos 41 y 42 fueron disueltos. El material de estos dos últimos pasó a revisión y, posteriormente, fue destinado a varias escuelas: a las de transformación, los Caproni, y, de éstas, a la de Levante, y a la de observadores, los He 45.

A lo largo de este año hubo que lamentar un accidente mortal, en el cual perdieron la vida cuatro tripulantes. Sucedió éste en Villafra el 13 de febrero, cuando, alrededor del mediodía, el Caproni Ca. 310 con matrícula 18-3, del Grupo 42, a bordo del cual se hallaban los tenientes Felipe García Aixa y Antonio García López, los cabos primeros Antonio

Canals Sola y Julio Fernández Cordán, mecánico y radio, respectivamente, y, como pasajero, el alférez de Infantería Jacobo Campuzano, chocó contra un barracón del aeródromo al tomar tierra y quedó totalmente destrozado.

Al terminar el año, la situación de las unidades era la que se indica en el cuadro siguiente.

Unidad	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
Grupo 44	Dornier Do 17	8	5	13
Grupo 43	Polikarpov R-Z	12	20	32
Patrulla 41	Henschel Hs 126	4	0	4
Total		24	25	49





Cinco de los ocho Henschel Hs 126 encuadrados en la Legión Cóndor durante la Guerra Civil sobrevivieron a ésta pasando al Ejército del Aire, asignados a la 41 Patrulla de Sania Ramel. (Archivo «Canario» Azaola)

Ilustración: Luis Fresno Crespo.

En 1941, a mediados de febrero el Grupo 44 se trasladó a su nueva sede de Alcalá de Henares, a la que poco más de un mes después se incorporaron el Grupo 11 de Barajas y la Jefatura del Regimiento Mixto nº 1. Por lo que respecta al resto de las unidades de reconocimiento, en ellas no hubo novedades dignas de mención.

El único accidente mortal que se produjo en este año ocurrió el 8 de octubre en Auámara. Ese día, el capitán Luis Ferrer Herranz estaba volando el único Polikarpov R-5 Rasante (el 16W-9) que había tenido en plantilla el Grupo 43 desde que fuera creado; sin duda, decidido a disfrutar al máximo de la ocasión, se atrevió a realizar algunas figuras acrobáticas, que, como era de prever, dado el mal estado del material, terminó en tragedia al desprendérsele trozos de un plano cuando efectuaba un *looping* y, acto seguido, entrar en una barrena de la que no pudo sacarle.

Por cierto, de los cinco Grumman GE-23 *Delfín* republicanos que habían huido a Orán-La Senia al final de la guerra y luego fueron devueltos a España, uno (el 5W-2) quedó adscrito a la 41 Patrulla desde, al menos, el mes de enero de 1941, y en ella permanecería hasta su disolución en la década



de los cincuenta, mientras que otro (el 5W-3) estuvo en Melilla, sin volar, hasta que fue dado de baja en el Servicio en el mes mayo. Además, durante casi todo este año (hasta el mes de noviembre, en que pasó a la Maestranza de León), esta unidad dispuso del Savoia S.81 cuya matrícula era la 21-82, aunque, al igual que con el *Delfín*, ignoramos si en calidad de agregado o de destinado, si bien nos inclinamos a pensar que ambos estarían agregados, dado que no figuraban en los partes mensuales de “aviones que tienen las Unidades”, que confeccionaba la Sección de Servicios de Material del Ministerio.

Por otro lado, el Heinkel He 70 14-53 siguió destinado en el Grupo 43 hasta que, en el tercer trimestre de 1945, se hizo cargo de él la Escuadrilla del Estado Mayor de la Zona Aérea de Marruecos.

Por lo que hemos podido averiguar, estas unidades no volvieron a sufrir ningún accidente mortal durante los restantes años del período que sirve de marco temporal al presente trabajo. El siguiente se produciría el primer día de 1947, es decir, en un período del que, Dios mediante, hablaremos en un posterior trabajo.

El 31 de diciembre de 1941, la situación era la siguiente:

Unidad	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
Grupo 44	Dornier Do 17	10	3	13
Grupo 43	Polikarpov R-Z	9	19	28
Patrulla 41	Henschel Hs 126	2	2	4
Total		21	24	45



En el Ejército del Aire, el He 45 15-2 sirvió, sucesivamente, en el Grupo 41, en la Escuela de Transformación de Levante y en la Academia General del Aire, antes de que fuera dado de baja en el Servicio en noviembre de 1947. (SHYCEA, vía Felipe Ezquerro)

Ilustración: Luis Fresno Crespo.

Un año después, seguía siendo la misma, excepto por el número de *Natachas* que quedaban en servicio, que había disminuido a 25, trece de los cuales estaban destinados en el Grupo 43 (seis de ellos en vuelo) y 12 en la maestranza, y porque ya sólo quedaban tres Hs 126, los 19-3, 5 y

6, que serían dados de baja muchos años después.

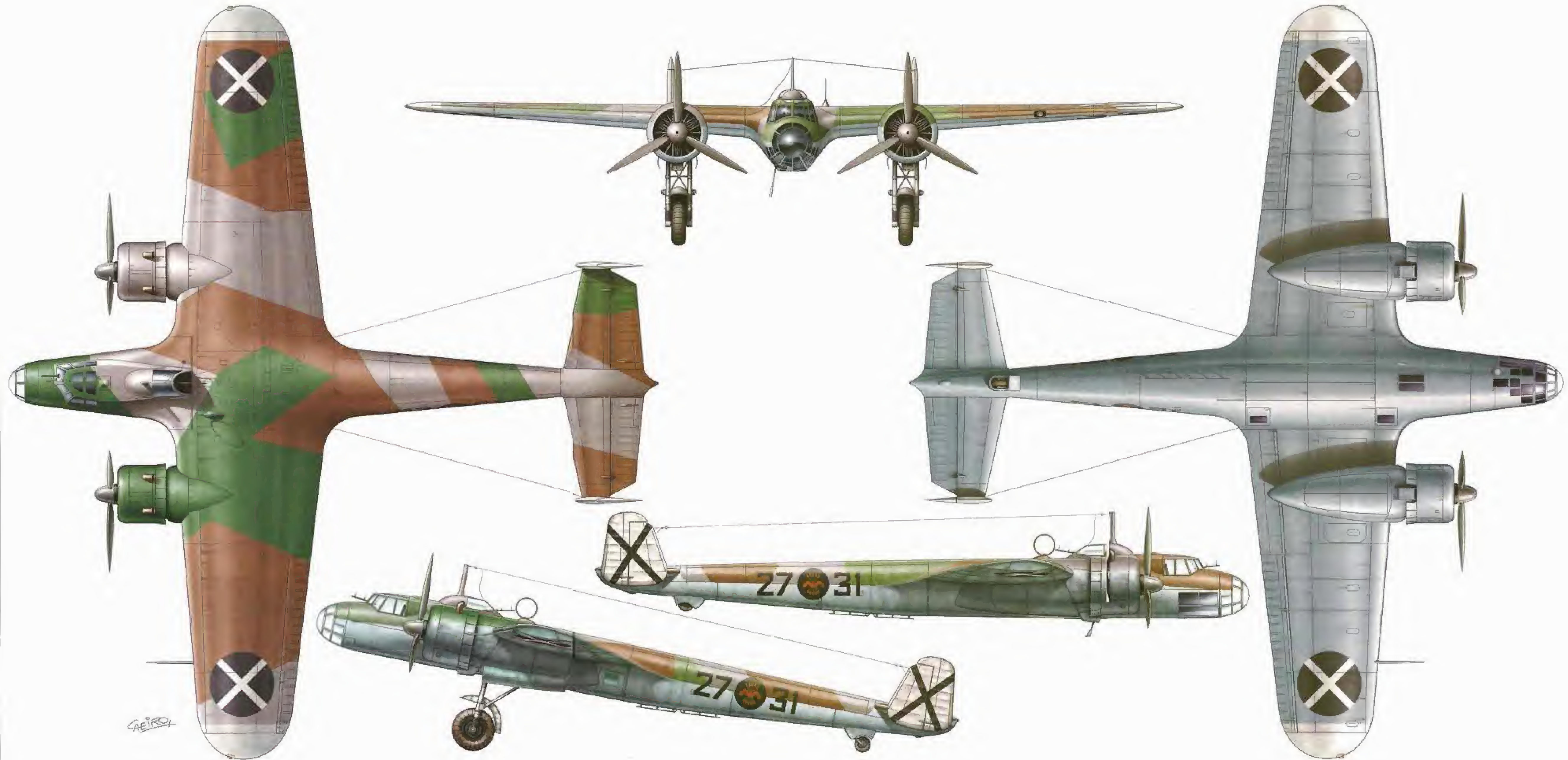
En diciembre de 1943 y de 1944, los *Natachas* eran, respectivamente, 24 y 13, de los que once y cuatro estaban en la maestranza. Por el contrario, en marzo del últi-

mo año los efectivos de Grumman de la 41 Patrulla aumentaron a tres, en agosto ya eran cuatro y en septiembre cinco.

El último día de agosto de 1945 los efectivos eran los siguientes:

Unidad	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
Grupo 44	Dornier Do 17	6	7	13
Grupo 43	Polikarpov R-Z	6	3	9
Patrulla 41	Henschel Hs 126	2	1	3
	Grumman GE-23	3	3	6
Total		17	14	31







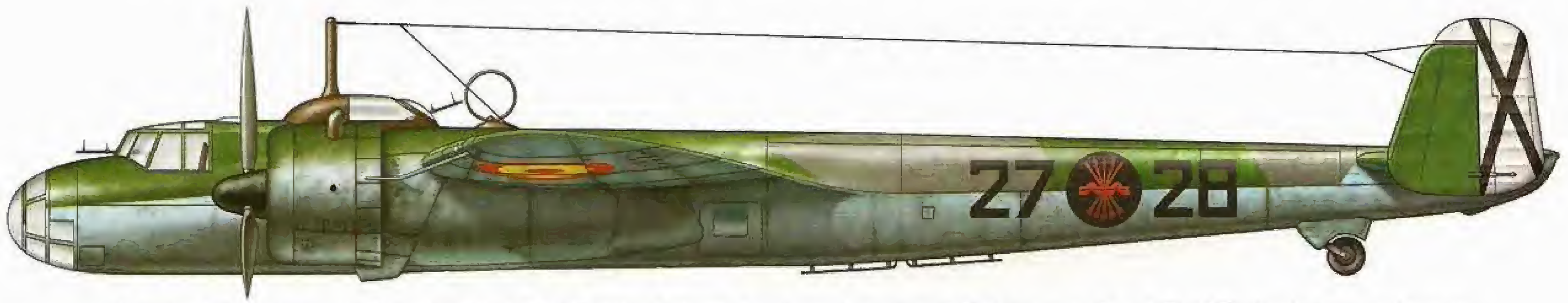
El Material

Dado que la vida operativa de los Heinkel He 45 y de los Caproni Ca.310 en unidades de reconocimiento fue muy corta, y que durante la mayor parte del tiempo que sirvieron en el Ejército del Aire estuvieron destinados en escuelas, de ellos hablaremos en el apartado dedicado a éstas. Por cierto, no deja de resultar curioso que, cuando a finales de 1945 se emitió la tantas veces citada Instrucción nº 1, por la cual se proce-

dió a asignar denominaciones alfanuméricas a los aviones, estos dos modelos recibieran las A.2 y A.3, dentro de la categoría de asalto, y no unas que reflejaran más fielmente los cometidos de escuela que por entonces llevaban a cabo. Algo similar sucedió, también, con aviones tales como, por ejemplo, los Heinkel He 46 y He 70, es decir, los R.1 y R.2 según el nuevo sistema, que nunca, que sepamos, actuaron como aviones de reconocimiento en la posguerra, sino de escuela y de enlace,

Los cinco Do 17P que recibió la Legión Cóndor durante la guerra civil sobrevivieron a ésta. Uno de ellos fue el de esta fotografía, el 27-31. (Archivo del autor, CECAF)





Dos instantáneas del Dornier Do 17P 27•28. A diferencia de la fotografía de la página anterior (Dornier Do 17P 27•31) que luce en los planos el círculo negro con el aspa blanca, este aparato lleva pintadas las escarapelas bicolores. En la fotografía inferior, al fondo a la izquierda podemos ver un Savoia S.M.79 Sparviero de la Regia Aeronautica internado. (Archivo Juan Arráez Cerdá)

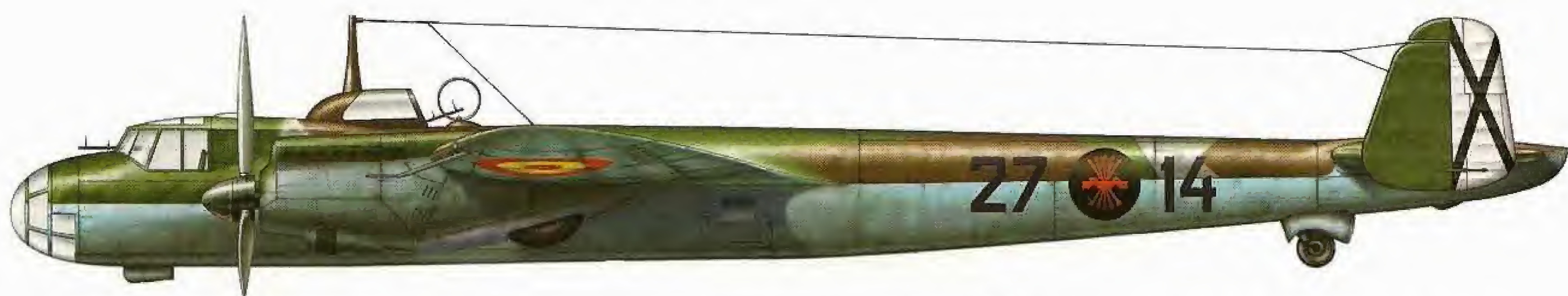
Ilustración: Luis Fresno Crespo.

respectivamente. En fin, parece evidente que, en estos casos, se siguió el criterio de clasificarlos en función del uso que de ellos se hizo durante la guerra civil.

De los 32 Dornier Do 17 (27 de las versiones E y F y cinco de la P) que vinieron a España durante el conflicto fratricida, trece sobrevivieron a éste y sirvieron en el Ejército del Aire: los cinco Do 17P y ocho de las otras dos versiones. Otros supervivientes fueron, además, los 27-9, 19 y 20, que se estrellaron el infausto 4 de abril de 1939, y el 27-24, que fue desguazado y del que se aprovecharon algunas partes para reparar y poner en vuelo el 27-14.

Los Do 17P tenían las matrículas 27-28 a 27-32, y los Do 17E/F las 27-4, 7, 13, 14, 21, 22, 25 y





27. Unos y otros fueron denominados R.3 el 2 de noviembre de 1945.

Como ya hemos dicho, inicialmente estuvieron encuadrados en la 41 Escuadrilla de Sanjurjo y, posteriormente, en el 44 Grupo del Regimiento Mixto nº 1 de Alcalá de Henares. De los trece, los R.3-4 y 32 fueron dados de baja en el Servicio en marzo de 1946, los R.3-7 y 13 en julio de 1947, y los otros seis en 1950, 1951 y 1952.

Gracias a la fructífera investigación y al improbable trabajo que ha llevado a cabo Lucas Molina y a la generosidad de mi entrañable amigo, sabemos que los números de fabricación de cuatro de los Do 17E eran los 845 (27-3), 2027 (27-8), 2098 (27-19) y 3009 (27-21) y, por tanto, que el primero fue fabricado por Dornier en su factoría de Wismar, que los dos siguientes lo fueron en la que esta compañía tenía en Friedrichshafen, y que el cuarto fue producido, mediante subcontrato, por Henschel.

En cuanto al Polikarpov R-Z *Natacha* se refiere, tratemos, en primer lugar, de determinar cuán-

El Do 17E o F con matrícula 27-27 fue uno de los 11 ejemplares de esta versión que sobrevivieron a la guerra. Sirvió en el Ejército del Aire hasta mayo de 1952, cuando causó baja en el Servicio. (Archivo del autor, cortesía de Juan Arráez Cerdá)

tos ejemplares se recuperaron. Para ello, nos basaremos, como fuente más fiable, en el listado que sobre *"El estado de todos los aviones de guerra existentes en el Arma"* confeccionó el 3 de enero de 1940 (que es el más antiguo y, por tanto, más cercano al final de la guerra, de los que hemos encontrado) la Sección de Servicios de Material del Ministerio del Aire, en el cual se afirma que había 37 *Natachas*: 14 en vuelo, 19 en talleres y cuatro pendientes de baja. Así que, vamos a aceptar esa cifra como la oficial y a suponer que hasta esa fecha no hubiera sido dado de baja ningún otro.

Bien, una vez establecido –con aceptable verosimilitud– el “punto de partida”, hemos de decir que coincide, más que menos, con la

El hecho de que en esta foto pueda apreciarse que el Dornier Do 17 27-14 tenía instalado el visor de bombardeo, nos induce a pensar que, a diferencia del Do 17 27-17 (véase la foto inferior), que no lo tenía, fuera de la versión Do 17E, de bombardeo, y que éste último fuera de la Do 17F, de reconocimiento. (Archivo «Canario» Azaola)

Ilustración: Luis Fresno Crespo.

cifra que por nuestra parte hemos obtenido en nuestra investigación, ya que son 37 los aviones de este tipo que tenemos documentados indudablemente. Pero –¡¡parece ser que siempre ha de haber un “pero” en toda investigación que se precie de tal!!!–, aparte de añadir que hay otros tres sobre los que únicamente tenemos una referencia documental, y que por ello no los contabilizamos, hemos de decir que lo que nos ha “descolocado” es el hecho de que esos tres “probables” tuvieran las matrículas 17W-39, 17W-47 y 17W-48 y, por si esto fuera poco, de que la de uno de los “seguros” fuera la 17W-44.

Teniendo en cuenta lo anterior, así como que los otros 36 aviones confirmados tenían las matrículas 17W-1 a 17W-36 y que no encontramos ni rastro de *Natachas* supuestamente matriculados 17W-37, 38, 40 a 43, 45 y 46, llegamos a considerar la posibilidad de que estas últimas matrículas pudieran haber sido asignadas a los Polikarpov R-5





Rasante recuperados; pero tuvimos que desecharla, puesto que, en la búsqueda de éstos, siempre aparecían los mismos nueve: los 16W-1 a 16W-9, e incluso algunos de ellos con el número de tipo 49, que tuvieron asignado en los primeros meses de la posguerra, antes de que fuera sustituido por el definitivo alfa-numérico 16W.

Por otro lado, también consideramos la posibilidad de que se hubieran recuperado 48 *Natachas* y que los que nos faltaban por descubrir hubieran sido dados de baja antes del 3 de enero de 1940; pero, también la desechamos, ya que no parecía lógico (sería el único caso) que en tan poco tiempo, desde el final de la guerra, hubieran desaparecido, sin que quedara rastro, ocho aviones del mismo tipo.

El *Natacha* 17W-20, del Grupo 43, causó baja en el Servicio el 6 de noviembre de 1944. (Archivo Juan Arráez Cerdá)

Ilustración: Luis Fresno Crespo.

En fin, pacientes lectores, el hecho es que, a pesar de éstas y de muchas más elucubraciones sobre este asunto, seguimos sin descubrir por qué, siendo 37 los *Natachas* recuperados, se asignaron a algunos de ellos matrículas superiores a la 17W-37.

Lo que sí sabemos es que, aparte de los 16 entregados en Barajas

Este *Natacha*, cuyo indicativo era el 6 blanco, fue uno de los 13 aviones republicanos de este modelo que huyeron a Orán-La Senia a finales de marzo de 1939 y que posteriormente fueron recuperados y puestos en servicio. (Archivo del autor, cortesía de J. Lacoutoure)

el 29 de marzo de 1939, siete se recuperaron en Orán-La Senia y tres en los aeródromos de El Palmar, Archena y Alcantarilla (el de éste era el 09, ¿el LN-09?), y que el 2 de noviembre de 1945 quedaban seis aviones en vuelo, que otros seis se hallaban en la Maestranza Aérea de Marruecos y nunca volvieron a volar y que sólo aquellos llegaron a "lucir" en sus derivas la nueva denominación R.5 y sus nuevas matrículas: fueron los R.5-4, 5, 17, 26, 32 y 33, precisamente los últimos que serían dados de baja en el Servicio, ya en junio de 1950.

De los ocho Henschel Hs 126 que sirvieron en la Legión Cóndor, cinco sobrevivieron a la guerra y pasaron al Ejército del Aire. Se trataba de los matriculados 19-2, 3,



En esta vista parcial de la zona donde fueron agrupados los aviones republicanos que tomaron tierra en Orán-La Senia se puede ver que uno de los cinco Grumman GE-23 allí refugiados tenía la matrícula republicana AD-020. (Archivo del autor, cortesía de J. Lacoutoure)

5, 6 y 7, que, como hemos visto, durante bastantes años constituyeron el grueso de los efectivos de la 41 Patrulla de Sania Ramel (hasta que a partir de agosto de 1944 fueron quedando en minoría frente a los Grumman GE-23), en la que servirían hasta ya entrados los años cincuenta.

De acuerdo con la Instrucción nº 1, a finales de 1945 a los tres que quedaban en servicio (los 19-3, 5 y 6, puesto que los 19-2 y 7 habían causado baja en febrero de 1942 y en mayo de 1941, respectivamente) se les sustituyó el número de tipo 19 por la denominación R.4, con lo cual sus matrículas pasaron a ser a partir de entonces las R.4-3, 5 y 6. Finalmente, serían dados de baja en el Servicio en octubre de 1953.

En cuanto a los Grumman GE-23 Delfín se refiere, nueve de los cuarenta ejemplares fabricados con licencia en Canadá por la compañía Canadian Car and Foundry (CCF), adquiridos por la República y recibidos por ésta sólo en parte, sobrevivieron a la contienda civil y fueron recuperados (cuatro en aeródromos catalanes y los cinco que se habían refugiado en Orán-La Senia).

Tres de los recuperados en Cataluña estuvieron adscritos a la Escuela de Caza, entonces ubicada en Reus, durante los primeros meses de 1940, si bien en ella debieron de volar en contadas oca-



siones antes de que pasaran a la Maestranza de Sevilla, primero, y a la de Marruecos, después.

Dos resultaron destruidos en accidentes muy pronto, uno el 29 de junio, cuando en vuelo de Melilla a Tetuán, por fallo del motor, tuvo que amerizar en aguas del Mediterráneo, y el otro el 8 de diciembre, en aguas del Guadalquivir próximas a la gaditana Trebujena, por lo que suponemos que ninguno de ellos llegó a llevar pintada la nueva matrícula que le había correspondido, que, en el caso del primero, era la 5W-4 y, en el del segundo (el ex republicano AD-001), la 5W-1.

De los otros siete, el 5W-2 fue el primero que se incorporó a la 41 Patrulla, el 5W-3 permaneció siempre en los talleres de Tetuán y fue

Grumman CC&F G-23 matriculado 5W-6, perteneciente al Regimiento Mixto nº.2.

Ilustración: Julio López Caeiro.

dado de baja en mayo de 1941, y los 5W-5, 6, 7, 8 y 9 se incorporaron a aquella según fueron saliendo de revisión en la Maestranza Aérea de Marruecos a lo largo de 1944.

Ya en 1945, el 4 de abril, el 5W-8 al tomar tierra en Tetuán, tras un vuelo de prueba a cargo del teniente José Luis Álvarez de Villaverde, se accidentó y tuvo que ser dado de baja meses después (en diciembre).

Los cinco que quedaban en servicio a finales de ese año recibieron la denominación R.6 y las matrículas R.6-2, 5, 6, 7 y 9, y a algunos de ellos se les llegaron a instalar motores rusos M-25, en los talleres destacados que la Maestranza de Sevilla tenía en Marruecos, años después.

El R.6-2 fue el último que causó baja en el Servicio, en febrero de 1954.







LOS HIDROAVIONES

Las unidades

Los hidroaviones, con los que aviadores españoles realizaron –principalmente, en los años veinte– gestas que quedarían indeleblemente grabadas en las páginas de la historia de España y que marcaron un hito en la historia de la humanidad, formaron parte de los efectivos del Ejército del Aire hasta finales de los años sesenta del pasado siglo, y fueron utilizados en todas cuantas misiones permitían sus peculiares características, como eran las de salvamento, patrulla marítima, observación y reconocimiento, entre otras.

Desde el principio se tuvo la idea de desplegarlos en bases ubicadas en nuestras provincias insulares; así, en el Plan Provisional de Desconcentración de Unidades Aéreas, de junio de 1939, ya se preveía que en Baleares y en Canarias, y también en Marruecos, hubiera escuadrillas dotadas

de este tipo de aeronaves: en Baleares estarían los Heinkel He 59, los He 60 y los Arado Ar 95, en Canarias los Dornier Wal y en Marruecos los Cant Z.501 y Z.506. Y, a la postre, su distribución geográfica definitiva sería básicamente ésa, si bien la del material fue algo distinta.

En Pollensa, adonde acababan de llegar, se dan los últimos toques a dos de los Arado Ar 95 adquiridos por la Aviación Nacional durante la guerra y recibidos poco después de que ésta terminara. Todavía no les habían sido pintadas las escarapelas nacionales en el extradós de los planos superiores. (Archivo «Canario» Azaola)



Página anterior: El HR.4-5, 52-5, que aquí está siendo izado por la grúa del crucero «Miguel de Cervantes», era un Heinkel He 114A, ya que tenía los montantes en forma de Y. (Archivo «Canario» Azaola)



Aunque conserva aún los distintivos que ostentó durante el período bélico, este He 60 (el 60-6) pertenece a la 52 Escuadrilla de Hidros, como lo indica el hecho de que en su deriva luzca el emblema de ésta. (Archivo «Canario» Azaola)

En virtud de la Norma 10011, fechada el 1 de septiembre, las unidades de hidros quedaron como sigue: en Baleares, la 52 Escuadrilla (con los He 59 y 60), la 53 Escuadrilla (con los Cant Z-501 y 506) y la 51 Patrulla (con los Arado Ar 95), y, en Marruecos, la 51 Escuadrilla (con los Dornier Wal). Por su parte, Canarias quedaba sin dotación de hidros, de momento. Curiosamente, en la Norma nada se decía sobre la constitución en Baleares del 51 Grupo de Hidros, que englobaba a las Escuadrillas 52 y 53 y que creemos que tuvo que ser creado entonces o dos o tres días después, ya que en el Boletín Oficial del Estado del 8 de septiembre se incluía una orden del Ministerio del Aire, fechada el día 4, por la cual se destinaba al comandante José María Barrera G. Aguilar como jefe del "Grupo Mixto de Hidros Cant y Heinkel".

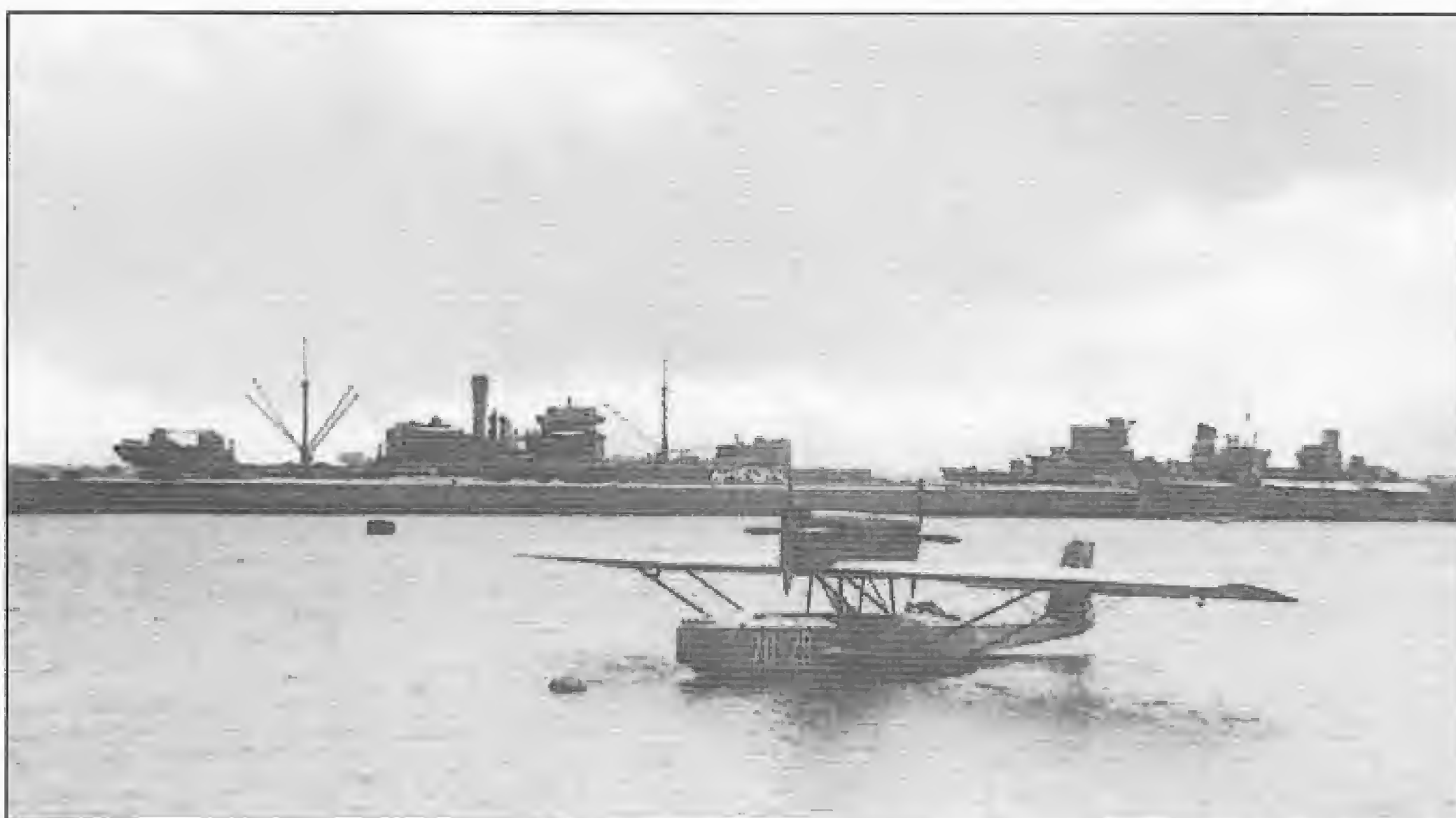
Pocos meses después, en febrero de 1940, el día 29 aprobaba el Ministro del Aire el proyecto



de agrupación de unidades aéreas, según el cual el 51 Grupo y el 28 Grupo pasaban a formar el Regimiento Mixto nº 3, en el que no se incluía a la minúscula Patrulla 51 (sólo le quedaba en servicio un Ar 95), que mantuvo su carácter de unidad independiente hasta su disolución en septiembre de 1940. Por otro lado, la Escuadrilla 51 también conservaba su indepen-

dencia, a pesar de la creación en la Zona Aérea de Marruecos del Regimiento Mixto nº 2 en aquella fecha.

Ya en 1941, a comienzos de año se haría realidad la previsión inicial de que Canarias contara con hidros, puesto que el 24 de enero fueron embarcados en el vapor «Contramaestre Casado» los Wal



70-18 y 70-29, procedentes de la 51 Escuadrilla de El Atalayón, con destino a la 54 Escuadrilla de nueva creación, que tendría su base en el puerto de Las Palmas. Aunque no hemos podido averiguar la fecha en que llegaron a Canarias, sí sabemos que el 11 de marzo (pues tal aseguraba, en escrito de esta fecha, dirigido al Capitán General de Canarias, el Jefe de la Zona Aérea de Canarias y África Occidental, que a la sazón lo era el coronel Alejandro Más de Gaminde) ya habían sido montados, pero no estaban en servicio, puesto que —añadimos nosotros—, aunque habían comenzado a ser probados en vuelo el día 7 por el capitán Expósito y el teniente Abreu, todavía no estaban a punto ni habían sido pintados. En este sentido, podemos añadir que los citados pilotos trasladaron en vuelo ambos aviones, desde el puerto de Las Palmas a Gando, los días 28 (el 70-29) y 29 (el 70-18) de marzo, *“para su reparación y para pruebas”*, por lo cual no es aventurado suponer que estaría ya avanzado abril cuando estuvieron listos para realizar servicios.

El 21 de julio, por orden del Jefe del Estado Mayor del Aire, se creó el Regimiento Mixto nº 4, en el que quedaron integrados el Grupo 29 y el Grupo 112. Este último, creado este mismo día, estaba, a su vez, constituido por la Escuadrilla 11 (basada en Cabo Juby) y por la Escuadrilla 54.

Desde el final de la guerra civil hasta entonces, las unidades de hidros habían sufrido los tres accidentes mortales siguientes, que, afortunadamente, serían los únicos que experimentarían durante el período que nos ocupa:

- 3 enero 1940: el alférez de Infraestructura (aparejador) Francisco Ángel Pons pierde la vida cuando el Arado 95 64-3, pilotado por el capitán Luis Lerdo de Tejada y tripulado por el sargento Rafael García García, se estrella en aguas de Formentera cuando se disponía a amarrar. La mar estaba “al plato” y ello llevó a

El Wal 70-29, tras servir inicialmente en la 51 Escuadrilla, fue uno de los dos aviones de este tipo que formaron los menguados efectivos de la 54 Escuadrilla de Canarias. (Archivo AF Editores)

que el piloto calculara mal la altura y se produjera un desplome.

- 8 agosto 1940: los tenientes Joaquín Rioja Baonés (tripulante) y Santiago Jiménez Rojas (piloto), y el alférez de Regulares Luis Lloberas Millastre perecen a bordo del Arado Ar 95 52-8, de la 51 Patrulla, al entrar éste en pérdida cuando procedían a amarrar en Pollensa. El alférez Lloberas estaba agregado a la base de hidros, a la espera de que se le convocara para

Penoso estado en que quedó el Ar 95 52-8 (ex 64-2) a consecuencia del accidente que tuvo en Pollensa el 8 de agosto de 1940. (Archivo “Canario” Azaola)





Durante algún tiempo, los Heinkel HE 59 del Ejército del Aire conservaron en el morro el emblema del AS/88 que lucieron durante la contienda. Este ejemplar que casi con absoluta certeza era el 71-1 y que fue fotografiado en su base de Pollensa en la inmediata posguerra, así lo atestigua. (CECAF, vía Felipe Ezquerro)

realizar el curso de piloto. A causa de este accidente, la Patrulla quedó en cuadro, en cuanto a aviones se refiere, ya que éste era el único que tenía en vuelo, y fue disuelta: en el resumen mensual de unidades correspondiente al mes de septiembre, confeccionado por Servicios de Material, ya no figuraba.

- 7 julio 1941: el cabo fotógrafo Manuel Álvarez Zabala desaparece en aguas de la cala de San Vicente, donde hubo de realizar una toma de emergencia el Cant Z.501 61-8, de la 53 Escuadrilla, tras habérsele parado el motor. La toma, muy violenta, tuvo como consecuencia que se partiera el fuselaje y se hundiera el avión, llevándose con él al infortunado cabo.

En la tabla siguiente se indica la situación de las unidades de hidros el 31 de diciembre de 1941.

Unidad	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
51 Escuadrilla	Dornier Wal	5	3	8
52 Escuadrilla	Heinkel 59 y He 60	1	4	5
53 Escuadrilla	Cant Z.501 y Z.506	2	3	5
54 Escuadrilla	Dornier Wal	2	0	2
Total		10	10	20



Un año más tarde la situación era la siguiente:

Unidad	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
51 Escuadrilla	Dornier Wal	4	3	7
52 Escuadrilla	Heinkel 59 y He 60	4	1	5
53 Escuadrilla	Cant Z.501 y Z.506	0	3	3
54 Escuadrilla	Dornier Wal	2	0	2
Total		10	7	17

En 1943 comenzó, por fin, la renovación de los efectivos de material de las depauperadas unidades de hidros, proceso que comenzó con la recepción en el mes de julio de doce Heinkel He 114 procedentes de la *Luftwaffe*, que constituirían la dotación de una nueva unidad: el 52 Grupo. Éste fue creado el día 24 de este mes, y, según se afirmaba en el escrito de creación, firmado por el General Jefe del E.M. del Aire, se constituía con el fin de *“dotar de hidros catapultables (sic) a los cruceros y para cooperar con la Marina (...)”*. Además, en el escrito se afirmaba que la nueva unidad se denominaría Grupo de Hidros nº 55 y que

El Heinkel He 60D 60-6, que aquí aparece poco después del final de la guerra civil, fue el más longevo de los cuatro ejemplares de este tipo que tuvo el Ejército del Aire, y el único que llegó a lucir en su deriva la designación HR.2. (CECAF, archivo del autor, vía Emilio Herrera)

“se organizará en la Base de Hidros de Pollensa y una vez organizado se trasladará al Ferrol (sic), que se le fija como base de destino.” Sabido es que la denominación era errónea y que fue sustituida poco después por la de Grupo de Hidros nº 52; en cuanto a que se organizara en Pollensa, no dudamos que pudiera haber sido así, pero de lo que sí estamos seguros es de que su base de destino jamás fue El Ferrol, sino San Javier, primero, y, después, Los Alcázares. En San Javier permaneció

hasta marzo de 1944, que fue cuando se trasladó a Los Alcázares.

A los doce He 114 les fueron asignadas las matrículas 61-1 a 61-12 el 26 de septiembre, según un escrito del Estado Mayor del Aire de esta fecha.

Aparte de estos hidros alemanes, en 1943 llegaron también a España varios Romeo Ro.43 y Ro.44 italianos que, tras la firma del armisticio –el día 3, aunque no se hizo público hasta el 8– entre Italia y los aliados, optaron por refugiarse en un país neutral. Tras permanecer internados, finalmente, ya en 1944, fueron adquiridos a la nación transalpina y reparados en la Maestranza Aérea de Baleares, si bien no pudieron entrar en servicio hasta 1946 los cinco que llegaron a ser puestos en vuelo.

El último día de 1943, los efectivos eran los siguientes:

Unidad	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
51 Escuadrilla	Dornier Wal	4	2	6
52 Escuadrilla	Heinkel 59 y He 60	3	2	5
53 Escuadrilla	Cant Z.506	1	0	1
54 Escuadrilla	Dornier Wal	2	0	2
52 Grupo	Heinkel He 114	11	1	12
Total		21	5	26





Acto de bendición en Pollensa de los primeros Do 24 de la Comisión de Salvamento de Náufragos. Obsérvese la banda blanca y la cruz roja que ostenta el EC-DAB. (Archivo del autor, vía Emilio Herrera)

Ilustración: Luis Fresno Crespo.

En 1944 tuvo continuidad el proceso de renovación del material iniciado el año anterior, gracias a la compra de doce Dornier Do 24T-3 germanos, con los cuales se dotó a la Comisión de Salvamento de Náufragos –unidad predecesora del SAR en nuestro país–, que quedaría constituida a finales del mes de junio, teniendo como marco de actuación el área marítima de responsabilidad española en el Mediterráneo Occidental. Para organizarla se nombró en el mes de abril al comandante Carlos Pombo Somoza, quien, en comisión de servicio, marchó al frente de un grupo de tripulantes espa-

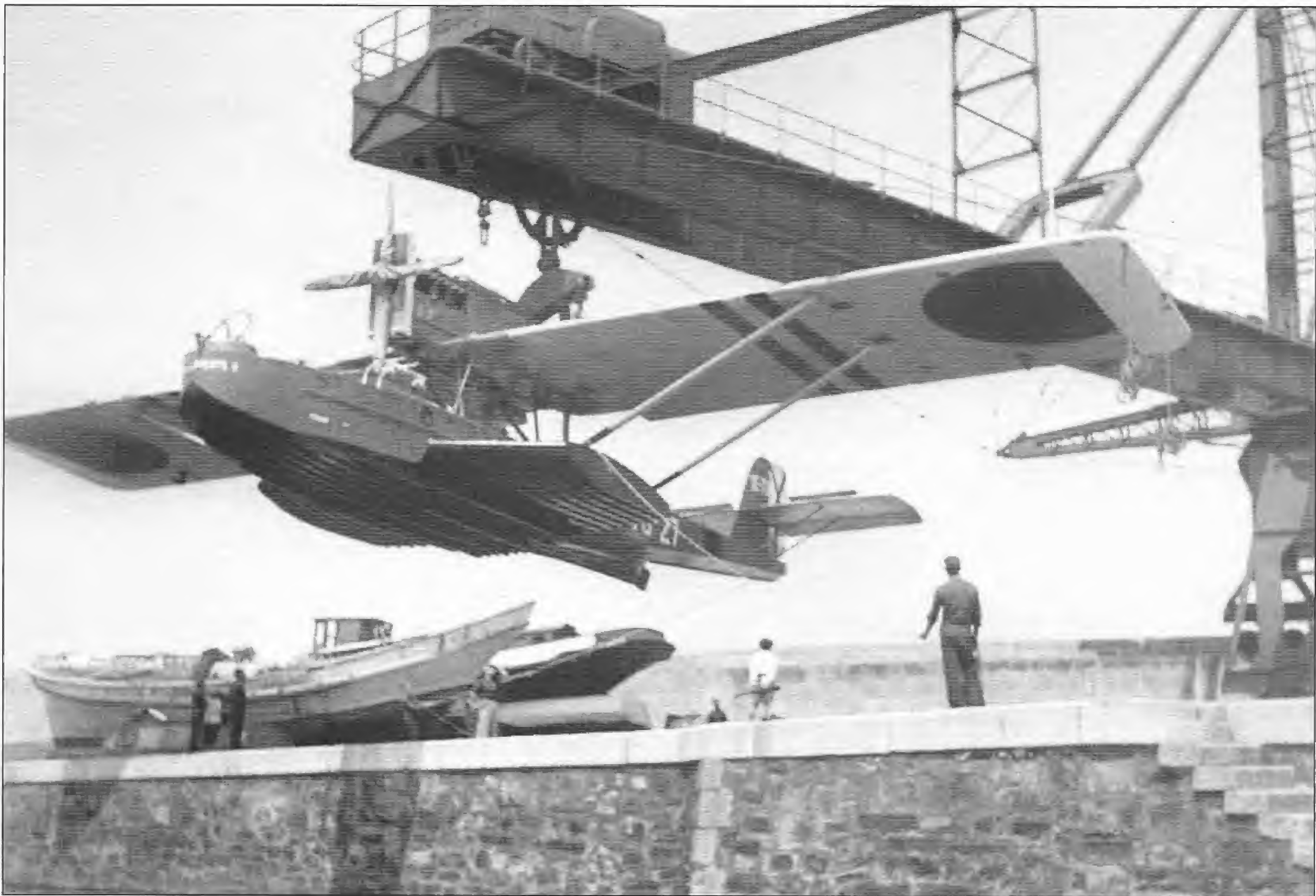
ñoles a la base alemana de Berre el 21 de mayo, con el fin de realizar un curso de salvamento. Terminado éste, el día 30 volvió a Pollensa a bordo del primero de los nuevos trimotores del Ejército del Aire.

Pero poco tiempo podría permanecer el comandante Pombo como jefe de la Comisión, ya que el 12 de junio, cuando realizaba prácticas de vuelo nocturno en el único Do 24 de que por entonces se disponía en Pollensa, éste se desplomó al tomar agua y él sufrió la fractura del fémur de la pierna izquierda, lo que le obligó a cesar en el mando de la reciente unidad, en el que sería sustituido por el teniente coronel Isidoro López de Haro.

Por su parte, la Comisión tendría una efímera existencia, puesto que el 16 de diciembre, cuando se creó el 51 Regimiento de Hidros, fue absorbida por éste.

El 51 Regimiento, también basado en Pollensa, estaba formado por dos Grupos: el de Reconocimiento Lejano, o número 53, que, según se especificaba en el escrito de creación, “(...) se formará con el material Do 24 de la Comisión de Salvamento de Náufragos (...)” y “(...) constará de dos escuadrillas de seis aparatos cada una del tipo Do 24 (...)”, y el Grupo de Reconocimiento Próximo, “(...) que se formará tomando como base el material del 51 Grupo de Hidros y los Romeos internados en la referida Zona, cuya adquisición se está ultimando (...) y que tendrá asimismo dos escuadrillas, de las cuales una tendrá cubiertos sus efectivos de personal y de material, y la otra quedará en cuadro.” A efectos administrativos, el 51 Regimiento quedó afecto a la Mayoría del Regimiento Mixto nº 3. En cuanto a personal se refería, en el escrito se afir-





Efímera fue la existencia del Dornier Wal 70-27, ya que el 27 de mayo de 1941 se ordenó que fuera despiezado para obtener repuestos. (Archivo «Canario» Azaola)

Ilustración: Luis Fresno Crespo.

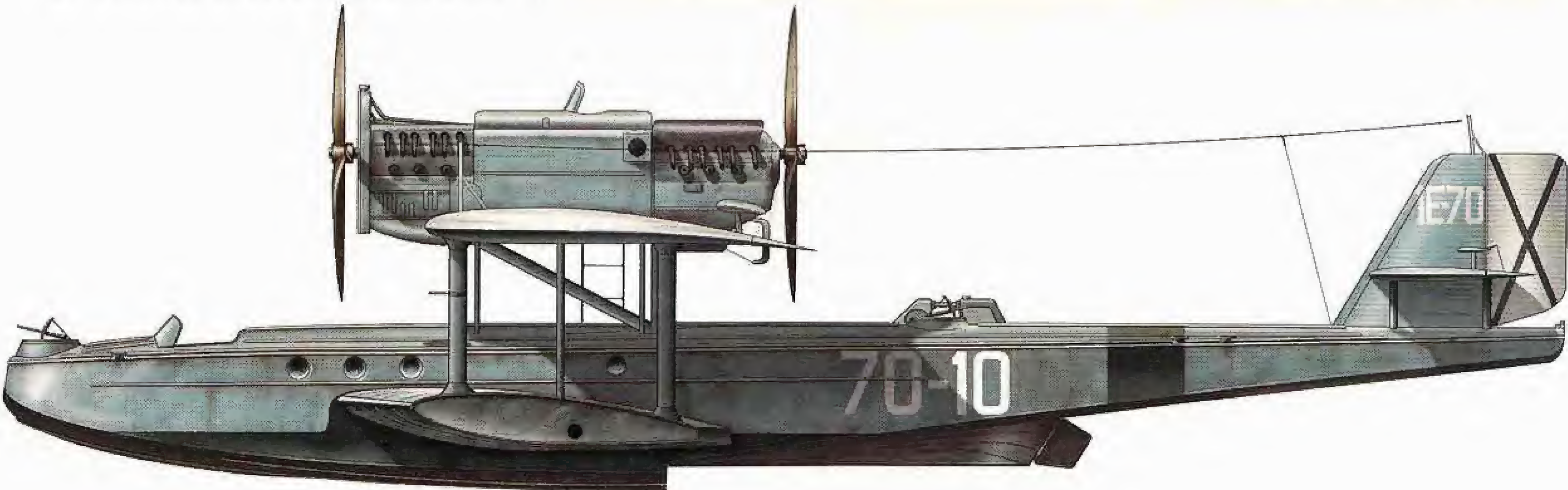
maba que, para cubrir los destinos de plantilla se daría preferencia al destinado en el 51 Grupo de Hidros o en la Comisión de Salvamento de Náufragos. Y, por último, se añadía que por la Dirección General de Infraestructura se debería llevar a cabo el estudio de las instalaciones necesarias en la bahía de Alcudía y de la ampliación de su aeródromo terrestre, con el fin de que éste pudiera ser utilizado por los aviones que fueran a hacer prácticas de lanzamiento de torpedos; y que la Direc-

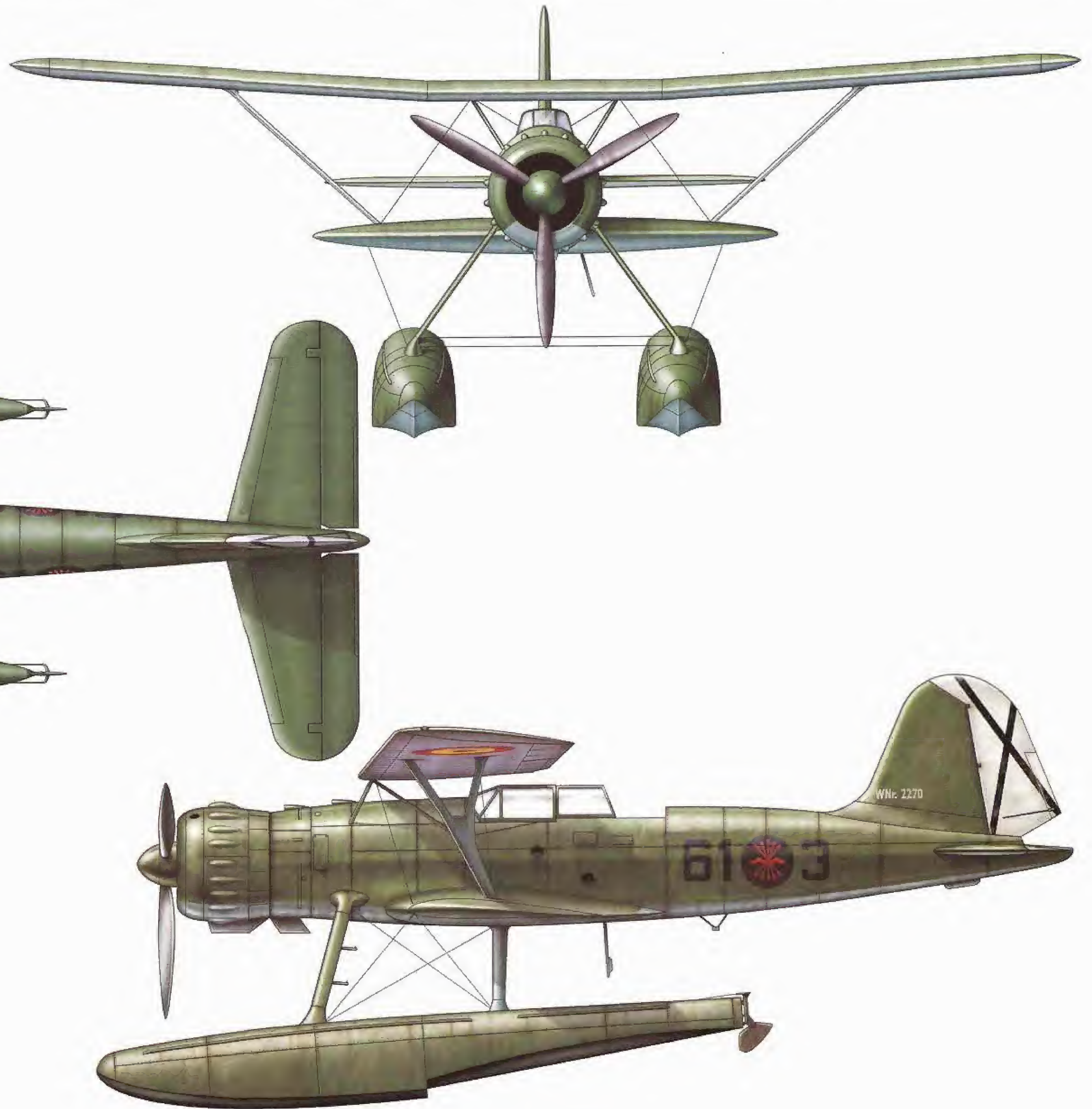
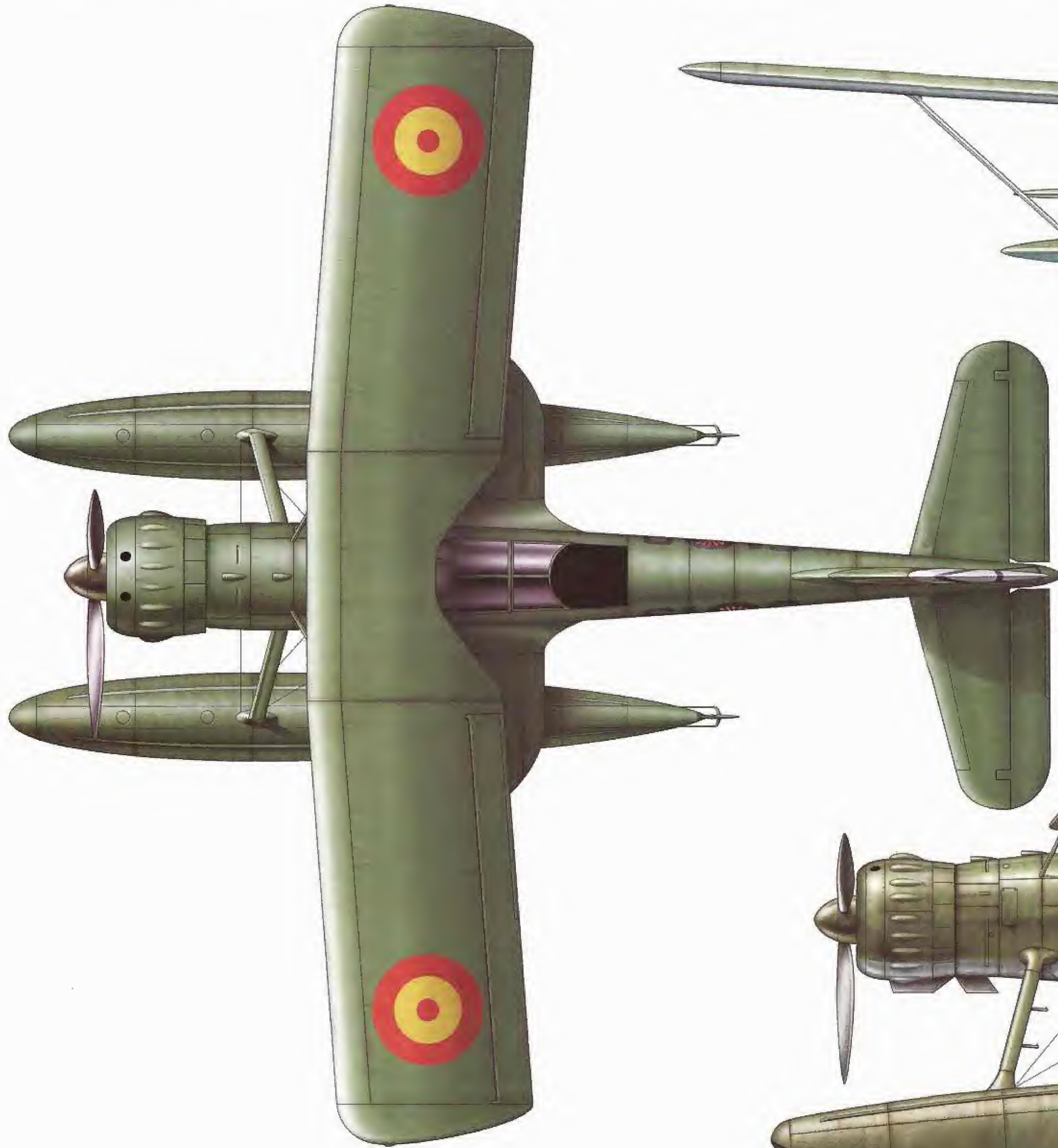
ción General de Industria y Material debería tener en cuenta el nuevo material de que estaría dotado el nuevo regimiento, para, si fuera necesario, instalar en Pollensa o en Alcudia un pequeño taller destacado de la Maestranza de Baleares que *“atienda al entretenimiento y pequeña reparación de estos aviones”*.

Curiosamente, en el referido escrito no se daba al nuevo regimiento el número 51, sino el 41, error que, en escrito fechado el 8 de febrero de 1945, subsanó el Jefe del Estado Mayor del Aire.

El 31 de diciembre de 1944, las unidades tenían destinado el material siguiente:

Unidad	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
51 Escuadrilla	Dornier Wal	3	1	4
	Heinkel He 59 y He 60	2	0	2
51 Regimiento	Dornier Do 24T-3	4	1	5
54 Escuadrilla	Dornier Wal	2	0	2
52 Grupo	Heinkel He 114	10	1	11
Total		21	3	24





Como se deduce de la tabla anterior, la 53 Escuadrilla ya había dejado de existir (fue disuelta en el mes de diciembre, cuando fue dado de baja para el vuelo el único Cant Z.506 que le quedaba y que desde el mes de febrero se hallaba "varado" en la Maestranza Aérea de Baleares), y los últimos Cant Z.501 y Heinkel He 59 hacía tiempo que habían causado baja en sus respectivas escuadrillas. Y, a pesar de que por entonces ya se habían recibido todos los Dornier 24 (los últimos habían llegado a Pollensa a en el mes de noviembre), sólo cuatro estaban destinados en el 51 Regimiento, y uno más —el que se había accidentado el 12 de junio— se hallaba en reparación en la Maestranza Aérea de Baleares; curiosamente, los siete restantes no causarían alta en el Regimiento hasta julio del año siguiente, aunque, de hecho, el personal de éste comenzó a volarlos nada más llegaron.

Finalmente, el 31 de agosto de 1945, algo más de tres meses después de que hubiera terminado la guerra en Europa, la situación de las unidades de hidros era la siguiente:

Unidad	Modelo	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en talleres	Total aviones destinados
51 Escuadrilla	Dornier Wal	3	2	5
51 Regimiento	Heinkel He 60	1	1	2
	Dornier Do 24T-3	11	1	12
54 Escuadrilla	Dornier Wal	0	2	2
52 Grupo	Heinkel He 114	8	3	11
	Total	23	9	32



Poco tiempo después, en el mes de septiembre, causarían baja en el Servicio los dos Dornier Wal que la 54 Escuadrilla había tenido en dotación desde comienzos de 1941, es decir, los 70-18 y 70-29, por lo que, hasta

que el 1 de febrero de 1946 causara alta el Fairey *Swordfish* que se había adquirido a la Marina Real británica en diciembre de 1943, estaría varios meses desprovista de material.

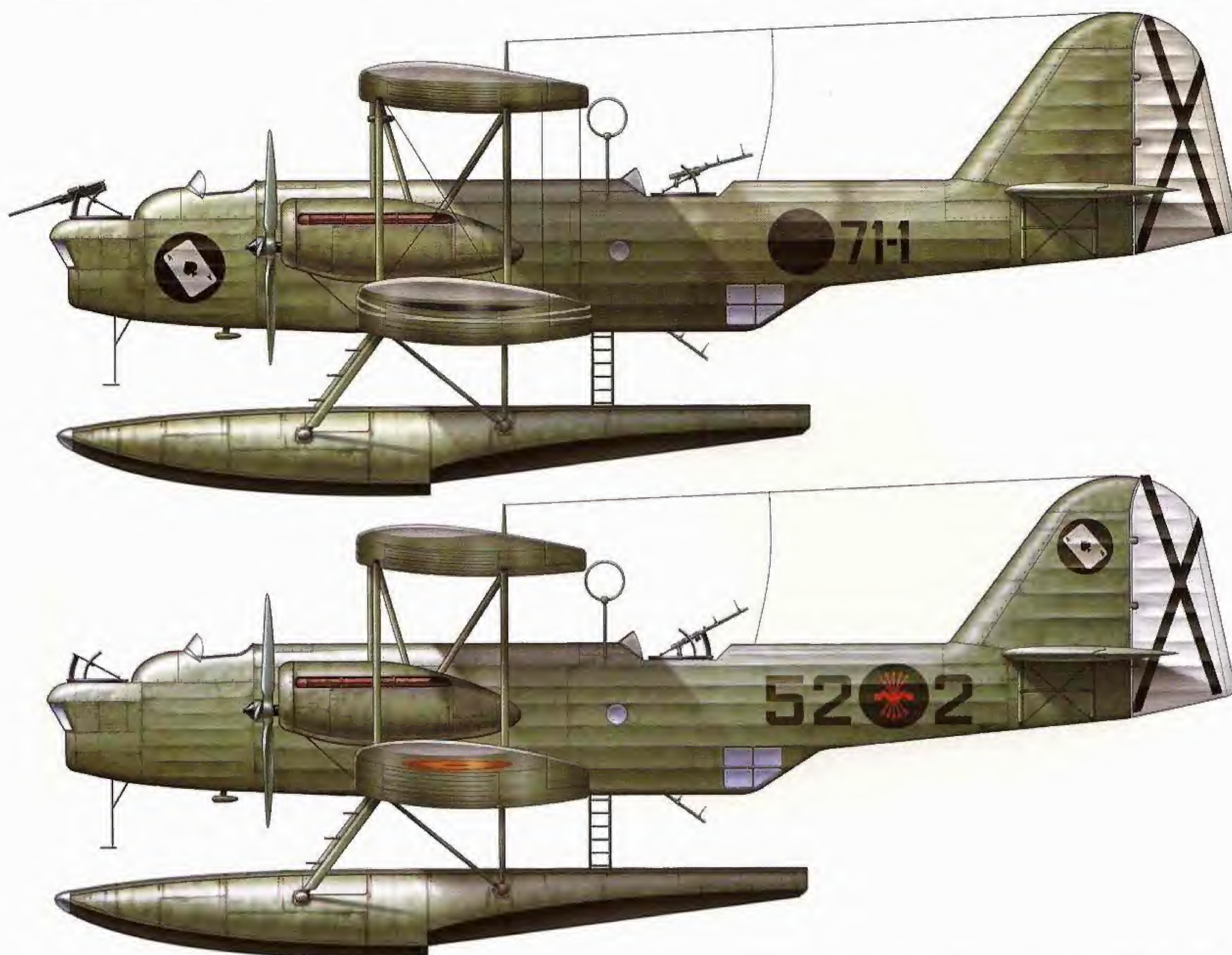
El material

De los 27 Heinkel He 59 que llegaron a España, para la Legión Cóndor, durante la guerra civil, al terminar ésta tan sólo tres quedarían en manos españolas y constituirían la dotación de la 52 Escuadrilla.

Aunque mucho se ha escrito y especulado sobre las matrículas que tuvieron durante el período bélico, podemos afirmar que quienes han asegurado que éstas iban de la 71-1 en adelante han errado, ya que algunos no llevaron ninguna y otros lucieron como tales unas que eran de tres cifras, empezaban por el dígito 5 y estaban comprendidas entre la 521 y la 547, tal como hemos podido determinar con la inestimable ayuda de nuestro buen amigo y gran investigador Rafael Permuy.

El Heinkel He 59 71-2, que en esta instantánea aparece en la plataforma de estacionamiento de Pollensa, resultaría destrozado a consecuencia de una tormenta que asoló la base el 21 de noviembre de 1941. (CECAF, archivo del autor)





El He 59 71-2 devino el 52-2, es decir, el segundo avión de la 52 Escuadrilla, al aplicarse incorrectamente lo especificado en la Norma 10011. (Vía, César O'Donnell)

Ilustraciones: Julio López Caeiro.

El número de tipo 71, que en 1937 les había sido asignado, únicamente lo lucieron los tres ejemplares de posguerra, los cuales recibieron las matrículas 71-1 a 71-3. Curiosamente, a raíz de la entrada en vigor de la Norma 10011 el 1 de septiembre de 1939, a los He 59, al igual que a la mayoría de los otros hidros (al menos a los basados en Baleares y a los de Marruecos; por el contrario, no tenemos constancia de que se hiciera lo mismo con los de Canarias), les fueron sustituidas sus matrículas militares por indicativos que estaban formados por el número de la escuadrilla en que estaban destinados, seguido de un dígito que indicaba el número de orden de cada avión dentro de su unidad, y que, en



muchos casos, perduraron hasta que a finales de la primera mitad de los años cuarenta se volvieron a pintar las auténticas matrículas. Realmente no hemos conseguido saber por qué se hizo esto con los hidros (que fueron los únicos aviones en que se llevó a

cabo este cambio), ya que no hemos encontrado ningún documento oficial en que se ordenase que así se procediera. Lo cierto es que a los tres He 59 de la 52 Escuadrilla se les sustituyeron las referidas matrículas por los indicativos 52-1 a 52-3.



El 3 de enero de 1940, los tres estaban en servicio. El 1 de febrero del año siguiente quedaban dos, y el 30 de junio de 1942 sólo uno figuraba en inventario. El que primero causó baja tuvo que ser el 52-1 (71-1), ya que de él perdemos la pista a partir del 8 de enero de 1940. El 52-2 (71-2) resultó totalmente destrozado en Pollensa el 2 de noviembre de 1941, a causa de una gran tormenta, acompañada de una tromba de agua, que hizo que se rompieran las amarras que lo unían a sus boyas y quedara a merced de los elementos. Por su

parte, el 52-3 (71-3), el más longevo, causó baja en la escuadrilla en junio de 1944, cuando se hizo cargo de él la Maestranza Aérea de Baleares, que, finalmente, propuso su baja en el Servicio en expediente de fecha 22 de marzo de 1946, que sería aprobado el 31 de octubre del año siguiente.

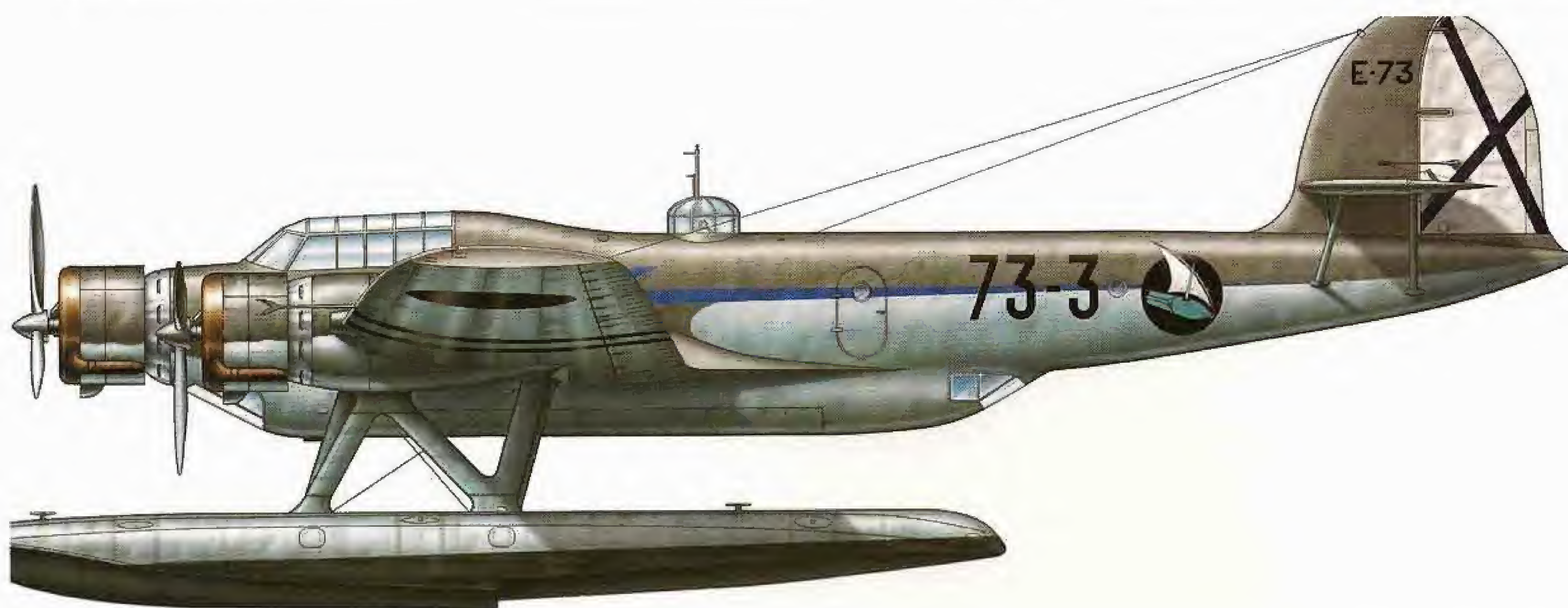
De los Cant Z.501, cinco ejemplares sobrevivieron a la guerra y formaron parte de los efectivos del Ejército del Aire. Se trataba de los 62-3, 6, 8, 9 y 10, cuyas matrículas serían sustituidas por los indi-

Y lo mismo sucedió con el Cant Z.501 62-9, que causaría baja en el Servicio, ostentando el indicativo 53-6, al accidentarse en Pollensa el 25 de agosto de 1943. (Archivo Juan Arráez Cerdá)

Ilustración: Luis Fresno Crespo.

cativos 53-3 a 53-7, respectivamente, a partir de septiembre de 1939. El 3 de enero de 1940 figuraban todos en inventario, pero el 1 de febrero de 1941 quedaban cuatro y el 30 de junio de 1942 sólo dos. Estos últimos eran los 53-6 (62-9) y 53-7 (62-10), de los que el primero resultaría acciden-





tado en Pollensa el 25 de agosto de 1943 cuando, pilotado por el teniente Juan José Sánchez Cabal, capotó al despegar estando la mar agitada y ya no volvería a volar. El otro, el 53-7, cuyo expediente de baja había sido sometido a la aprobación de la superioridad por la Maestranza de Baleares el 23 de junio de ese año, sería retirado definitivamente del Servicio el 24 de marzo de 1945.

De los otros tres, sabemos que el 53-5 (62-8) resultó destruido, como ya hemos mencionado, el 7 de julio de 1941, pero de los 53-3

(62-3) y 53-4 (62-6) ignoramos la fecha exacta en que causaron baja y el motivo de ésta.

Dos de los cuatro Cant Z.506 que la Aviación Nacional había comprado a Italia y recibido a finales de agosto de 1938 llegaron a ver el final de la guerra civil española; del tercero todavía no se había aprobado su baja el 3 de enero de 1940, y, como es sabido, el cuarto era el 73-1, a bordo del cual habían fallecido el teniente coronel Ramón Franco y su tripulación el 28 de octubre de 1938; este ejemplar había salido de fáabri-

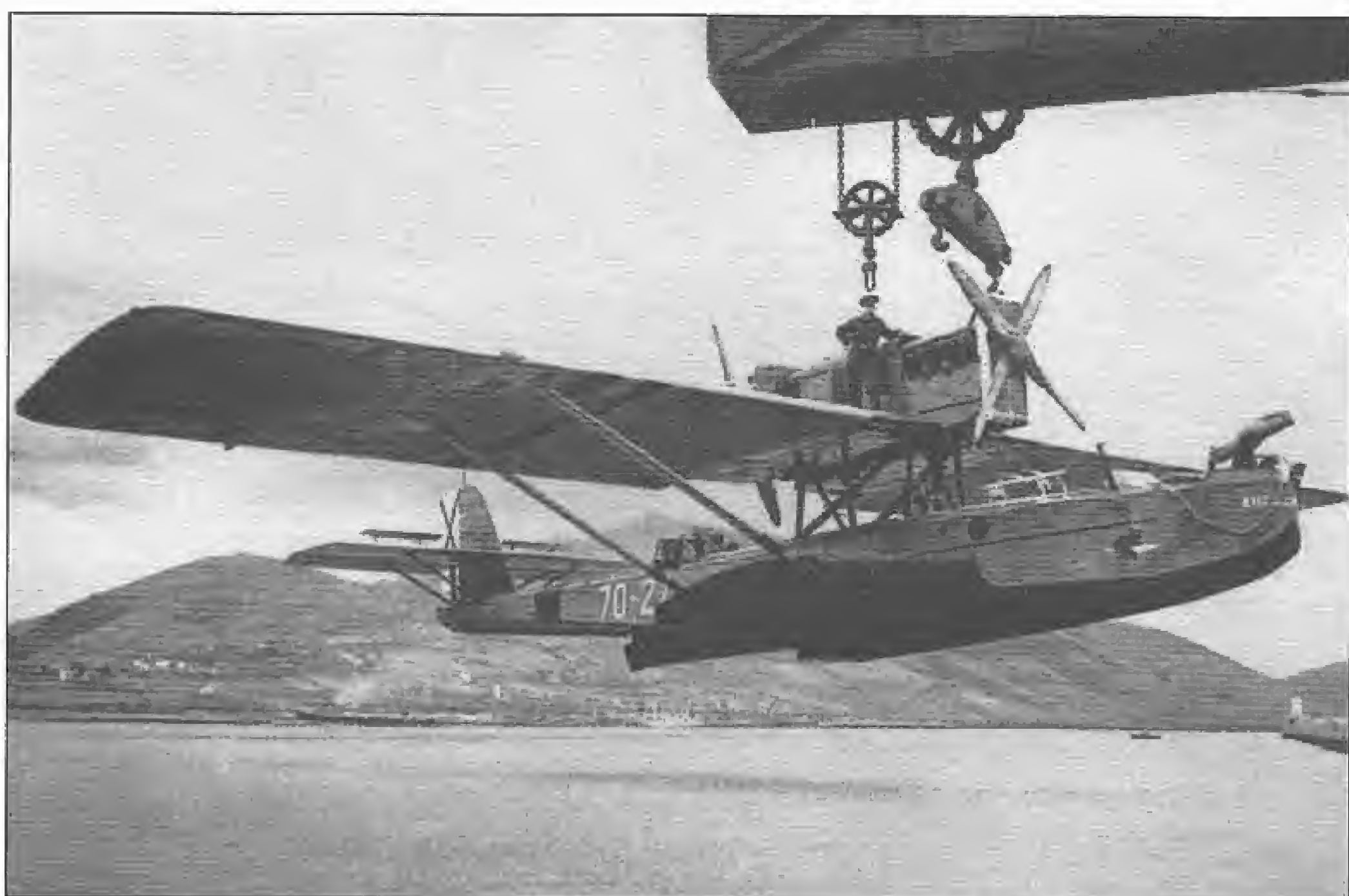
ca con el número 20 y había tenido en su país de origen la *Matricola Militare* 45211.

El avión que en el inventario del 3 de enero de 1940 estaba pendiente de baja era el 73-4, que el 21 de enero de 1939, cuando realizaba una misión de exploración al sur de la isla de Cabrera, hubo de

Los Cant Z.506, que en su país de origen se mantuvieron en vuelo hasta los primeros años cincuenta, en España tuvieron una corta y accidentada vida. (Archivo «Canario» Azaola)

Ilustraciones: Julio López Caeiro.





amarar por haber sufrido una avería en el motor derecho. Aunque sus tripulantes fueron recogidos por un mercante británico, la aeronave quedó a merced de la mar, que estaba muy gruesa. Aunque no sabemos si finalmente se pudo recuperar, en todo o en parte, sí nos consta que en aquella fecha aún no había sido dada de baja.

Los ejemplares con matrículas 73-2 y 73-3 constituyeron, junto con sus hermanos mayores los Cant Z.501, los efectivos de la 53 Escuadrilla, unidad en la que se les asignaron los indicativos 53-1 y 53-2. El 53-1 (73-2) sería pasto de las llamas el 15 de julio de 1942, cuando, cerca de la isla de Cabrera, una explosión en el motor izquierdo obligó a los pilotos (comandante Ansaldo y capitán Alcalá del Olmo) a amarrar inmediatamente, lo que hicieron con total normalidad, si bien el avión, una vez abandonado por la tripulación (que sería recogida por un hidroavión Short *Sunderland* británico), acabaría devorado por el incontrolable fuego. El 53-2 (73-3), que había dejado de volar en febrero de 1944, causó baja en la escuadrilla en noviembre; no obstante, su baja en el Servicio se hizo esperar, ya que no sería aprobada sino el 31 de octubre de 1947, tras haber sido propuesta por la Maestranza de Baleares el 22 de marzo de 1946.

Volviendo por un momento al asunto de los indicativos, hemos de dejar constancia de que, en algunos documentos (sobre todo en hojas de vuelos de los primeros años cuarenta), aparte de los hasta ahora citados, figuran otros (que queremos pensar que se debían a erro-

res de transcripción) en los que se daba una extraña mezcla de números tomados tanto de las matrículas previas como de los indicativos que las sustituyeron. Así, por citar sólo tres casos, en uno de dichos documentos se hace referencia al Cant Z.501 62-9 como tal, como 53-6 y como 53-9; a otro Z.501 se le cita como 62-10, como 53-7 y como 53-10; a un Z.506, como 73-3, 53-2 y 53-3. ¡Como si la "matriculología" no resultara suficientemente ardua *per se*!

Bien, hecho este inciso, pasemos ahora a hablar de los veteranos Dornier Wal. De los 26 ejemplares que de este modelo había en España al iniciarse el conflicto bélico y que, repartidos entre los bandos contendientes a partes iguales, combatieron en él con desigual fortuna y siguiendo métodos de empleo totalmente distintos, catorce fueron recuperados al llegar la paz.

Aunque, como ya se ha indicado, en una instantánea anterior, el paso del Dornier Wal 70-27 por el Ejército del Aire fue muy efímera, éste fue ampliamente fotografiado. En la fotografía le vemos pendiendo de la grúa de Pollensa, en fecha indeterminada. (Archivo «Canario» Azaola)

Estos últimos fueron los siguientes: 70-2, 3, 4, 5, 15, 16, 17, 18, 21, 26, 27, 29, 30 y 34. De ellos, los 70-2, 3, 15, 30 y 34 procedían de la aviación republicana; es muy probable que los números 2 y 3 fueran los antiguos D-2 y D-3 de la Aviación Naval de preguerra, y que los 15 y 30 fueran los W-15 y W-30 de Aviación Militar. En relación con el número 34, creemos que pudiera tratarse del EC-YYY –uno de los dos que pertenecieron a LAPE y que quedaron en el bando republicano, arrumbados en Los Alcázares–, una vez reparado y rematriculado. Los demás habían hecho la guerra en el bando nacional: dos procedían de la Aviación Naval (los 70-4 y 70-5, que eran los antiguos D-4 y D-5) y los otros de la Aviación Militar.

De los 70-2 y 70-3 sabemos que, tras realizar varios viajes –de ida y vuelta– a bordo del «*Contra-maestre Casado*», entre las instalaciones de CASA en Puntales (Cádiz) y la base de hidros de El Atalayón, para que se procediera a su reparación (que, finalmente, no se llevaría a cabo), el General Sub-

Con posterioridad al 15 de mayo de 1941, cuando se encontraba destinado en la 51 Escuadrilla, como 51-16, no hemos encontrado ningún rastro de este Wal. (Archivo Juan Arráez Cerdá)

Ilustraciones: Julio López Caeiro.



secretario del Ministerio del Aire ordenó el 24 de abril de 1941 que fueran dados de baja en el Servicio. Lo curioso del caso es que, aunque debió de cumplirse inmediatamente dicha orden (pues no hemos hallado ninguna referencia a ambos con posterioridad a 1941), el trámite administrativo de su baja se prolongó hasta comienzos de los años cincuenta, cuando el Director General de Industria y Material, en escrito fechado el 23 de julio de 1951 y dirigido al Jefe de la Maestranza Aérea de Sevilla, afirmó que "(...) esa Maestranza deberá proponer la baja de dichos aviones, ya que únicamente se trata de darlos de baja en el fichero en la forma reglamentaria, pudiendo hacer constar en aquella los restos que de los citados aparatos existan en Marruecos (...)". Lo cierto es que la baja administrativa, propuesta por la citada maestranza el 29 de diciembre de 1952, fue aprobada (¡por fin!) el 30 de marzo de 1953.

En definitiva, de los catorce sobrevivientes, serían doce los que llegarían a estar en servicio, diez en la 51 Escuadrilla de El Atalayón y dos (los 70-18 y 29, como ya hemos visto) en la 54 Escuadrilla de Canarias.

Cuando el 1 de diciembre de 1945 entró en vigor la Instrucción

número 1, cinco eran los Wal que seguían en activo y que, por tanto, fueron denominados HR.1: los 4, 5, 17, 21 y 34. De los que hasta entonces se habían quedado por el camino, sabemos que, de los 70-27 y 30, el General Subsecretario ordenó su "(...) despiece y aprovechamiento de los elementos útiles (...) el 27 de mayo de 1941, y que los 70-18 y 29 fueron propuestos de baja por la Maestranza Aérea de Canarias el 22 de septiembre de 1945. De los demás no hemos encontrado ningún rastro con posterioridad al mes de mayo de 1941.

El Wal más longevo fue el HR.1-4, que sería dado de baja en el Servicio en octubre de 1953.

Al igual que se hizo a finales de 1939 con los aviones de las Escuadrillas 52 y 53, en cuanto se refiere a la sustitución transitoria de sus matrículas militares por indicativos, con los Wal de la 51 Escuadrilla se siguió una pauta similar; nos consta que a la mayoría de ellos se les sustituyó el número de tipo 70, que entonces tenían asignado, por el de la unidad, con lo cual, por ejemplo, el 70-16 pasó a ser el 51-16, el 70-21 devino el 51-21 y el 70-27 se convirtió en el 51-27.

Cinco fueron los Heinkel He 60 que sobrevivieron a la guerra espa-

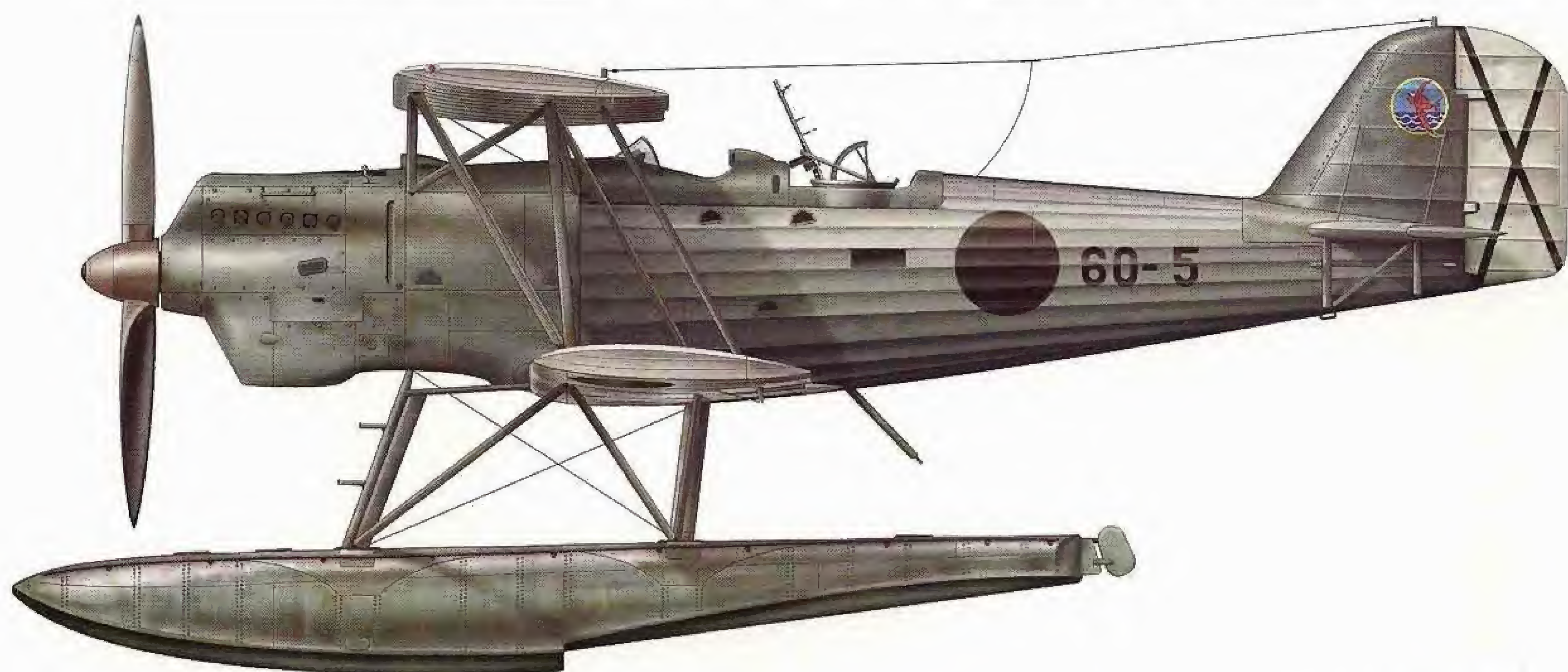
ñola. Cuatro (los 60-3, 4, 5 y 6) procedían de la Aviación Nacional y uno de la Legión Cóndor. Este último, entregado en Pollensa por los alemanes cuando ya había finalizado el conflicto, recibiría la matrícula 60-7 y permanecería bastante tiempo en revisión, hasta que, ya en 1942, se dispuso de repuestos para ponerlo en vuelo.

De los cuatro nacionales, sabemos que los 60-3, 5 y 6 eran de la versión He 60D. Y, aunque ignoramos de qué versión eran los 60-4 y 60-7, estamos seguros de que no eran He 60C, ya que ésta era de escuela y de ella sólo se habían fabricado 10 ejemplares en 1933, que fueron utilizados exclusivamente por la Luftwaffe. Es probable que también fueran He 60D, si bien no hay que descartar la posibilidad de que, al igual que el 60-1 (hundido el 4 de diciembre de 1937), fuesen He 60E.

El 60-3 debió de ser dado de baja muy pronto, puesto que no hemos encontrado rastro de él con posterioridad a agosto de 1939; además, tanto el 3 de enero de 1940 como el 1 de febrero de 1941 sólo figuraban en inventario cuatro aviones de este

El He 60 60-3, uno de los más activos durante la guerra civil, llegó a sobrevivirla, pero pronto fue dado de baja. (Archivo «Canario» Azaola)





El 52-5 (ex 60-5) "descansa" en un hangar de Los Alcázares. (Archivo «Canario» Azaola)

En las ilustraciones podemos ver las dos matrículas que llevó este hidro en el periodo que nos ocupa.

Ilustraciones: Luis Fresno Crespo.

tipo. Los cuatro restantes quedaron destinados en la 52 Escuadrilla del 51 Grupo de Pollensa, en la cual recibieron los indicativos 52-4 a 52-7, que tiempo después serían sustituidos por sus matrículas militares.

El 60-4 y el 60-7 fueron dados de baja en el Servicio el 17 de julio de 1944, fecha en que fue aprobado el expediente de baja formulado por la Maestranza Aérea de Baleares el 15 de marzo. No nos consta que estos aviones hubieran sufrido accidentes que motivasen su baja, por lo que suponemos que fue la carencia de repuestos lo que indujo a tomar tal decisión.



Por el contrario, el 60-5 sí que hubo de ser dado de baja como consecuencia de un accidente. Ocurrió éste el 26 de octubre de 1945, cuando el avión, pilotado por el alférez Pallarés, que realiza-

ba su vuelo de suelta, capotó al efectuar un despegue y resultó destrozado.

Así, pues, en diciembre de 1945 sólo quedaba en activo el 60-6, que, por tanto, sería el único

ejemplar al que se le pudo pintar en la deriva la denominación HR.2, que el 1 de noviembre se le había asignado a este modelo, y su correspondiente matrícula (la HR.2-6). Años después, ya en 1948, el HR.2-6 "perecería", también, en un accidente.

En fecha que no hemos logrado determinar con exactitud (pero que, sin duda, fue posterior al 26 de marzo –puesto que en el parte de existencias de aviones de la entonces denominada Región Aérea de Baleares, de esa fecha, no figuraban– y anterior al 3 de mayo de 1939 –fecha del primer vuelo del que tenemos constancia– llegaron a España tres Arado Ar 95A-0 adquiridos por la Aviación Nacional al fabricante.

La vida operativa de estos hidros –a los que se les asignó el número de tipo 64– en la 51 Patrulla, y por tanto en el Ejército del Aire, iba a resultar un tanto accidentada y muy breve. El primero de ellos, el 64-1, quedó fuera de servicio el 6 de septiembre, es decir, cinco días después de que fuera creada esa Unidad, al capotar cuando despegaba de Pollensa, pilotado por el teniente Antonio Casteleiro, quien, afortunadamente, sólo sufrió heridas leves, aunque el avión tuvo que ser dado de baja en el Servicio.

La mala fortuna quiso que días después, el 28, en el puerto de Barcelona, el flotador izquierdo del avión 64-3 entrara en colisión con la timonera de un pesquero cuando acababa de despegar. A pesar de ello, el avión logró llegar a Pollensa y amarrar en su base, donde sería reparado. Pero, estaba visto que la mala suerte seguía al acecho, ya que poco después, el 3 de enero de 1940, resultaría gravemente dañado en Formentera, en el accidente que ya hemos mencionado, a consecuencia del cual no volvería a volar; no obstante, el avión permaneció varios años en la Maestranza de Baleares antes de que ésta propusiera su baja en 1948, que, finalmente, sería aprobada el 21 de enero de 1949. Este avión fue al único de este tipo al

Estas fotos del Ar 95 matriculado 64-2 nos permiten comprobar cómo podían replegarse las alas de los tres ejemplares adquiridos por España. (Archivo «Canario» Azaola)







que, el 2 de noviembre de 1945, se le llegó a asignar, administrativamente, al menos, la denominación HR.3. Por cierto, hemos de añadir que en el expediente correspondiente a su baja en el Servicio figura con la matrícula HR.3-9. Pero, se preguntarán no pocos lectores, ¿no debería haber sido ésta la HR.3-3? Sí, así debería haber

Página anterior: Diversos aspectos que tuvieron los Arado Ar 95 del Ejército del Aire.

Ilustraciones: Julio López Caeiro.

sido, si su primera matrícula, la 64-3, no hubiera sido sustituida por el indicativo 52-9, que era el que tenía cuando se accidentó y del que se tomó el 9 como número de orden para formar su matrícula en virtud de la Instrucción número 1. Es más, en algunos partes de la Maestranza de Baleares del año 1941, en los que aparece en estado E (propuesto de baja), aparece con la matrícula ¡64-9!

Por último, el 64-2, que luego pasaría a ser el 52-8, resultaría

El Arado Ar 95 64-3 con el tren de aterrizaje terrestre, con el que fue probado brevemente, en Cuatro Vientos, a mediados de 1939. (SHYCEA, archivo del autor)

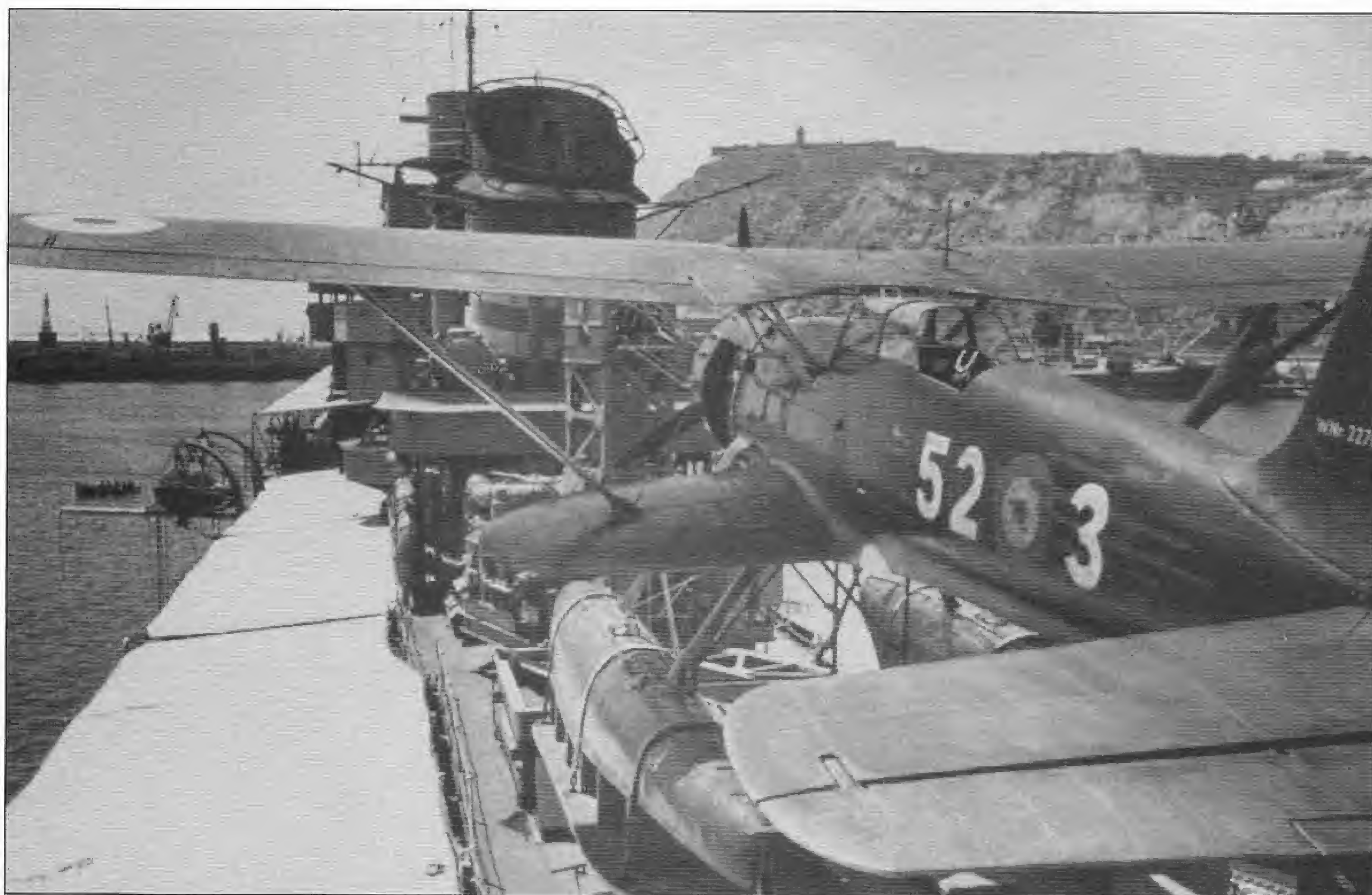
destruido en Pollensa el 8 de agosto de 1940, en accidente que, como ha quedado dicho, costó la vida a sus tres tripulantes.

En relación con los Heinkel He 114, hemos de empezar por decir algo que, si no nos equivocamos, no se había dicho hasta ahora: que los doce ejemplares adquiridos por el Ejército del Aire pertenecían a dos versiones, la He 114A y la He 114C, las cuales se diferenciaban externamente por la forma de los montantes de las alas, que en la primera tenían forma de "Y", mientras que en la segunda se asemejaban a una "V".

Inicialmente fueron matriculados del 61-1 al 61-12, y a finales de 1945 del HR.4-1 al HR.4-12, excepto el HR.4-9, que no existió

Esta es la única fotografía que conocemos de un He 114 con matrícula 61. Aunque no con suficiente nitidez, en el hidroavión que vemos al fondo podemos ver la matrícula 61-2. (Archivo «Canario» Azaola)





A finales de 1945, ya concluido el conflicto mundial, a los Heinkel He 114 se les cambiaron las matrículas 61-1 al 61-12 por las HR.4-1 a HR.4-12. En la foto vemos al matriculado HR.4-3 portador del indicativo 52-3, sobre la cubierta del crucero «Almirante Cervera», en el puerto de Barcelona con el Castillo de Montjuich al fondo. (Archivo General de la Administración, vía J. L. Coello Lillo)

Ilustración Julio López Caeiro

como tal, ya que había resultado destruido en accidente, en aguas

de Los Alcázares, el 19 de octubre de 1943. En el seno del 52 Grupo recibieron los indicativos 52-1 a 52-11, en correlación con sus nuevas matrículas, de manera que el 52-9 le correspondió al HR.4-10 y los 52-10 y 52-11 a los HR.4-11 y HR.4-12, respectivamente.

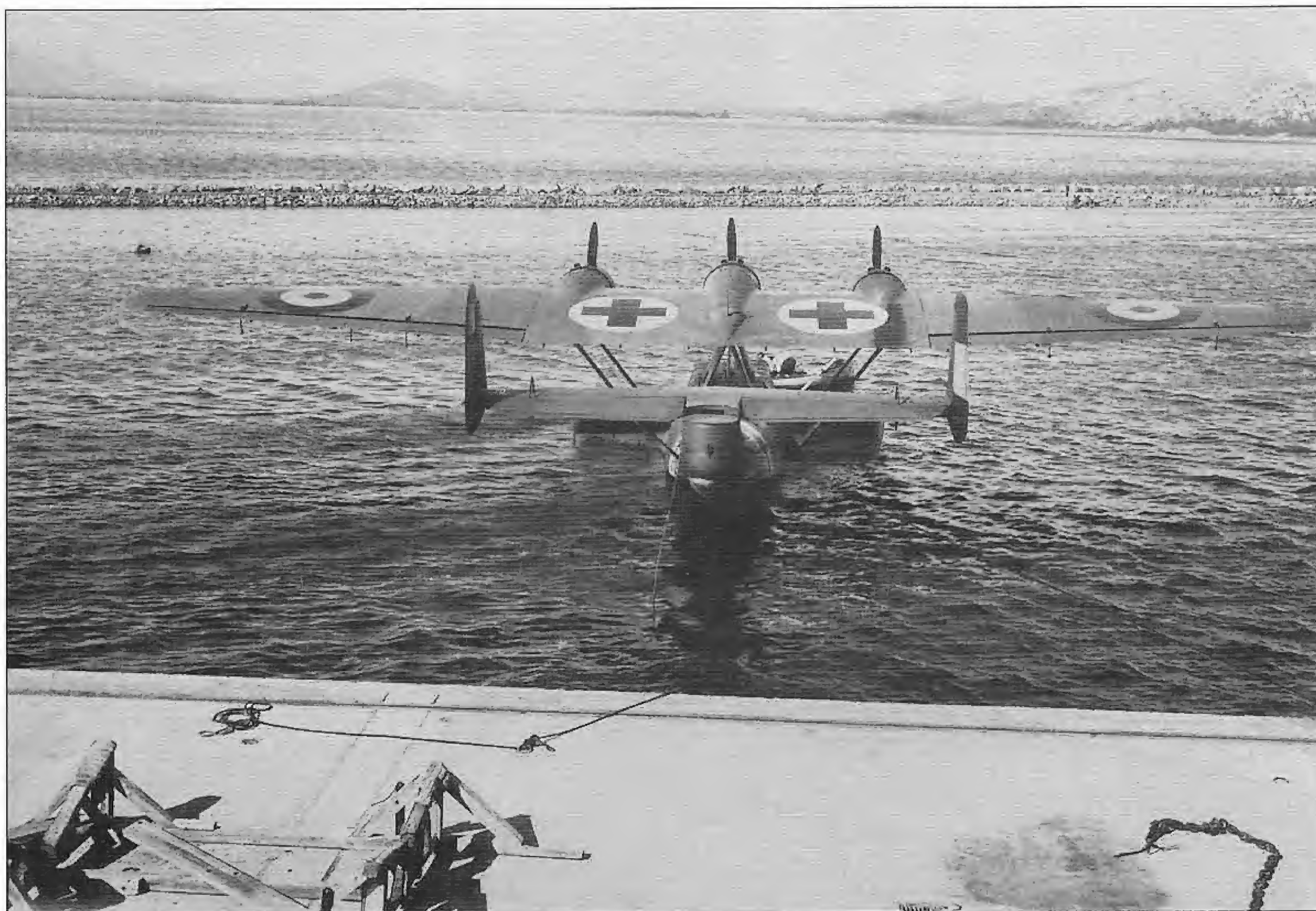
Basándonos en las fotografías que hemos tenido la oportunidad de examinar, podemos afirmar que de la versión He 114A eran, al menos, los HR.4-3 (cuyo Werk-

Nummer era el 2270) y HR.4-5, y de la He 114C los HR.4-2, 6 y 10.

Los que más tiempo estuvieron en servicio fueron el 2 y el 5, que serían dados de baja en septiembre de 1956.

Sin duda, el hidroavión más "enjundioso" del Ejército del Aire fue el esbelto Dornier Do 24, cuya vida en activo se prolongaría hasta 1969. Como ha quedado dicho, de él se adquirieron a Alemania doce ejemplares, que llegaron a España





Aparte de las escarapelas nacionales, los Do 24 llevaron, inicialmente, dos cruces rojas, inscritas en dos círculos blancos, y delante de éstos, casi en el borde de ataque del ala, y entre los motores, sus correspondientes matrículas civiles, en blanco. El de la foto era el EC-DAB. (Vía Emilio Herrera Alonso)

entre los meses de mayo y noviembre de 1944.

Todos ellos eran de la versión Do 24T-3, fabricada por la firma neerlandesa Aviolanda, con la colaboración de Fokker. Los cuatro primeros fueron recogidos en la base francesa de Berre, donde la *Luftwaffe* tenía desplegado el *3. See- notstaffel* (indicativo M6), que inicialmente había estado basado en Boulogne-Wimereux y que, a raíz del desembarco aliado en el norte de África, se trasladó a aquella.

Estos cuatro aviones –a los que se asignaron matrículas civiles reservadas para el Estado Mayor del Aire –eran nuevos, como lo atestiguan las pocas horas de vuelo que tenían cuando se incorpora-

ron a la Comisión de Salvamento de Náufragos, que eran las que se indican a continuación:

Número de fabricación	Indicativo del fabricante	Matrícula española	Horas de vuelo
2133	KK+LX	EC-DAA	3 h 31 m
3347	KT+MQ	EC-DAB	33 h 07 m
2135	KK+LZ	EC-DAC	8 h 01 m
2134	KK+LY	EC-DAD	10 h 43 m

Sabemos que el primero que lle-

gó a Pollensa fue el 2133, que lo hizo el 30 de mayo, y que el último fue el 2134, que fue trasladado a la base mallorquina el 29 de julio, en un vuelo de 2 horas y 40 minutos de duración, por una tripulación de la que formaba parte el teniente piloto José María Cruz Anabitarte, quien los días 21 y 22 había realizado en él vuelos de acomodación, con 21 tomas, y prácticas de salvamento, con tres tomas, respectivamente; el día del traslado, el avión



En esta instantánea de la Base de Pollensa podemos ver dos Dornier Do 24 en el centro y un Cant Z.506B a la derecha de la imagen. (Emilio Herrera Alonso)



Deutsche Botschaft
Der Luftschiff
Comandante Brey

Madrid, 9 de Diciembre 1944

RECIBO Nº 1512
12 de 12 de 1944

1mo. Sr. Coronel

Don Felix Sedano Arce
Jefe de la 2ª Sección del Estado Mayor
Ministerio del Aire

Al estimado Coronel:

La Deutsche Lufthansa Berlin nos ha remitido los 3 formularios adjuntos rogando sean firmados por el Ministerio del Aire Español, como propietario de los hidroaviones Do 24 recibidos últimamente. Los formularios representan un recibo por los 30.000 litros de gasolina B 4 que los hidroaviones necesitaron para el vuelo de Friedrichshafen a Mallorca y servirán a la Lufthansa para reembolso de los elevados derechos de exportación que ha tenido que pagar para la gasolina. Le ruego quiera tener la amabilidad de firmar y sellar los formularios adjuntos y devolverlos a esta Embajada.
Pidiéndole perdón por la molestia causada y dándole las gracias queda siempre a sus órdenes
suyo afmo. y. s. s.

Franz Brey

conservaba todavía el indicativo de fábrica KK+LY –al menos con él figura en la hoja de vuelos del citado teniente–, y suponemos que lo mismo sucedió con los otros tres.

Los motores Bramo 323R-2 de estos cuatro aviones también eran nuevos, a excepción de tres de ellos (el derecho del 3347, que tenía algo más de 656 horas; el montado en igual posición en el 2135, que tenía 273:26, y el izquierdo del 2134, que había realizado 553:04.)

En parte de fecha 2 de agosto, el teniente coronel López de Haro, jefe de la Comisión, comunicaba al jefe del Negociado de Material de Vuelo del Ministerio del Aire las horas de vuelo efectuadas por los Do 24 desde su llegada a España hasta el 31 de julio y el estado en que se encontraban en esta fecha, que resumimos en la tabla siguiente:

Avión	Horas	Estado
EC-DAA	10:10 *	Averiado
EC-DAB	19:40	En vuelo
EC-DAC	11:10	En vuelo
EC-DAD	2:40	En pintura

El quinto (WNr 3383), llevado a Pollensa, desde Berre, por una tripulación encabezada por el capitán Leste Cisneros el 15 de agosto, ya lucía el 1 de septiembre la matrícula civil EC-DAE. Este ejemplar, al igual que los siete siguientes, debía de ser más “veterano” que los cuatro primeros, puesto que

CERTIFICACION

Por la presente se certifica que los combustibles que se indican o continuación nos han sido suministrados, sin cargo de derechos, por la (firma) desde el 09.09.44.hasta el 07.11. 44. los cuales han sido tomados a bordo de nuestros aviones en el aeródromo Friedrichshafen - Mansell ²⁾, para su transporte.

Fecha	Línea aérea	Avion (Distintivo) Do-24 WNr-Nr.	Denominación de la clase. B 4			
			Cantidad en litros.			
1	2	3	4a	4B	4C	4d
9. 9.	Friedrichshafen	3385	4.850			
9. 9.	"	3387	4.900			
11. 9.	"	3401	4.700			
27. 10.	"	3388	4.250			
26. 10.	"	3406	3.650			
27. 10.	"	3434	3.700			
7. 11.	"	3404	3.950			
TOTAL			30.000			

Madrid a 7 de Diciembre de 1944
(vicio)
Ministerio Español del Aire
(Nombre de la compañía aérea suministradora)
(Firma)

(SEILLO)

²⁾ En cada aeropuerto hay que extender una certificación especial.

cuando fue entregado a la *Luftwaffe* (muy probablemente en septiembre de 1943) salió de fábrica con el indicativo CI+GS, pero, en cambio, cuando fue entregado al Ejército del Aire tenía otro (también asignado por la *Luftwaffe* al fabricante), lo que indica que, antes de pasar a manos españolas, tuvo que haber sido devuelto a Dornier para su revisión y posterior exportación.

Gracias a un documento inédito –hasta ahora, ya que lo reproducimos en estas páginas– y aparentemente intrascendente, pero enormemente revelador, hemos podido obtener importantes datos sobre la identidad de los siete aviones restantes, que difieren –en parte, al menos– de los que hasta ahora se han publicado. El documento en cuestión, un escrito dirigido por el comandante Franz Brey, agregado aeronáutico de la embajada alemana en Madrid, al coronel Félix Sedano Arce, segundo jefe de la 2ª Sección del Estado Mayor del Aire, y fechado el 9 de diciembre de 1944, no deja lugar a dudas en cuanto a que el Ministerio del Aire era el propietario de los aviones en él citados, que eran los 3385, 3387, 3401, 3388, 3406, 3434 y 3404. Estos, según afirmaba el comandante, habían realizado el viaje de entrega desde el aeródromo de Friedrichshafen, donde Dornier GmbH Sud tenía

* Hasta el 12 de junio, en cuya noche resultó accidentado

su fábrica, hasta la base de Pollensa, pero no tenemos claro si las fechas por él indicadas eran las del vuelo de traslado o, por el contrario, aquellas en que se suministró el combustible.

Y ya que hablamos de fechas, hagamos referencia a otro escrito (éste del teniente coronel Isidro López de Haro para el Director General de Material, fechado en Puerto Pollensa el 15 de septiembre), que nos sirve para complementar la información anterior. En él decía que: “(...) el día 14 del actual se han incorporado 3 hidroaviones Do 24, números 3401, 3385 y 3387, destinados a esta Comisión de Salvamento, procedentes de Alemania”, y, por ello, nos inclinamos a pensar que la solución a la duda que acabamos de exponer al final del párrafo anterior tenga más que ver con la segunda posibilidad que con la primera.

Comunicaba, además, el teniente coronel que: “(...) debido a tener que reparar el hidroavión Do 24 EC-DAA, han quedado en la Base el ingeniero Sr. Deyhle y el mecánico Sr. Ege, ambos componentes de las tripulaciones llegadas últimamente en los hidros (...)”. En este sentido, podemos decir que ambos (cuyos nombres de pila eran Hans y Karl, ingeniero y maestro mecánico, respectivamente) eran empleados de la casa Dornier, estaban destinados en la factoría de CASA-Cádiz y, junto con los mecánicos de igual nacionalidad Paul Schenk, Herbert Keydel, Wolfgang Sachse, Walter Grimm y Max Wisse, tenían la misión de asesorar sobre las revisiones y reparaciones de los Do 24.

En relación con las primeras matrículas que tuvieron en España esos siete aviones, sabemos que sólo dos de ellos llegaron a lucir registros civiles (EC-DAF y EC-DAG) antes de que se les pintaras las matrículas militares correspondientes, que iban de la 65-6 a la 65-12, es decir, a continuación de las 65-1 a 65-5, que sustituyeron a las EC-DAA a DAE que inicialmente llevaron los cinco anteriores. En éstos, las matrículas civiles fueron aplicadas siguiendo el orden cronológico de su llegada a España, pero, por el contrario, con las militares se procedió de forma distinta (a pesar de la orden dada por el Estado Mayor en el sentido de que lo fueran “correlativamente según hayan efec-

tuado su incorporación a la citada Comisión”, como dejaba bien claro en su escrito del 24 de octubre al General Subsecretario el Coronel Segundo Jefe), ya que se asignaron correlativamente, en orden creciente, a los números de fabricación de los aviones. Aunque ignoramos si con los otros siete se aplicó esta norma o, por el contrario, se volvió al orden cronológico, nos inclinamos a creer que se tomó la decisión de seguir la nueva tendencia, puesto que fue en el mes de noviembre cuando se empezaron a pintar las matrículas militares en los aviones, es decir, cuando ya estaban todos en España.

El 2 de noviembre de 1945, en virtud de la Instrucción número 1, al Dornier Do 24 se le asignó la denominación HR.5 (hidroavión de reconocimiento número 5), con lo que las nuevas matrículas de los doce ejemplares de este modelo pasaron a ser las HR.5-1 a HR.5-12, si bien la HR.5-5 sólo se aplicó a efectos administrativos, puesto que el avión al que le correspondió (el antiguo EC-DAE y 65-5) había resultado muy dañado en la noche del 11 al 12 de septiembre de 1945, al producirse una explosión en la canoa número 5 de la base de Pollensa e incendiarse ésta y los bidones de combustible que transportaba y propagarse las llamas al semiplano izquierdo y a los empenajes de cola del avión, que jamás volvería a volar y que sería dado de baja casi cuatro años después, tras haber permanecido en depósito en la Maestranza Aérea de Baleares desde entonces.

A la par que las nuevas matrículas, también comenzaron a ostentar en el fuselaje los indicativos 51-1 a 51-12 (excepto el 51-5), propios del 51 Regimiento. Además, a ambos lados del morro, a cada avión se le rotuló el nombre de una Virgen; pero esto se llevó a cabo en años posteriores a la SGM y, por tanto, forma parte de “otra historia”, a la que, Dios mediante, dedicaremos nuestra atención en un próximo trabajo.

En la tabla siguiente resumimos los datos más significativos sobre la identidad de los Do 24 durante el período sobre el que versa el presente trabajo.

Número de fabricación	Indicativos alemanes	Matrícula española			Indicativo español
2133	KK+LX	EC-DAA	65-1	HR.5-1	51-1
2134	KK+LY	EC-DAD	65-2	HR.5-2	51-2
2135	KK+LZ	EC-DAC	65-3	HR.5-3	51-3
3347	KT+MQ	EC-DAB	65-4	HR.5-4	51-4
3383	CI+GS,¿KT+MW?	EC-DAE	65-5	HR.5-5	51-5
3385	CI+GU,¿KT+MY?	EC-DAF	65-6	HR.5-6	51-6
3387	CI+GW,¿KS+FA?	EC-DAG	65-7	HR.5-7	51-7
3388	CI+GX, ¿KS+FB?	—	65-8	HR.5-8	51-8
3401	¿KS+FC?	—	65-9	HR.5-9	51-9
3404	¿KS+FF?	—	65-10	HR.5-10	51-10
3406	¿KS+FH?	—	65-11	HR.5-11	51-11
3434	VH+JL	—	65-12	HR.5-12	51-12



Del Fairey *Swordfish* Mk.I (el matriculado P4073 en su país de origen) que sirvió en la 54 Escuadrilla de Canarias (con el indicativo 54-1) ya se ha hablado de forma detallada en las páginas de la REHM y, por tanto, poco podemos añadir, excepto que causó alta en el Servicio, con la matrícula HR.6-1, el 1 de febrero de 1946, y que tan solo realizó 7 horas y 4 minutos de vuelo con escarapelas españolas, antes de que en el mes de junio dejara de estar en condiciones de volar y se hiciera cargo de él la Maestranza Aérea de Canarias. Tras declararse su inutilidad para el Servicio el 25 de septiembre de 1948, fue propuesto de baja por el citado organismo el 22 de enero del año siguiente, propuesta que fue aprobada por la superioridad en el mes de marzo.

Al igual que el *Swordfish*, cinco de los seis Romeo Ro.43 comprados por España a Italia (por 360.000 pesetas) no entrarían en servicio hasta 1946. Estos hidros formaban parte de un contingente de, al menos, seis, que, junto con un monoplaza Ro.44, no se sabe bien si huyendo de los alemanes o de los aliados, amararon en aguas

baleares, buscando refugio, días después de que se hiciera pública la firma por Italia del Armisticio del 3 de septiembre de 1943. Según se afirma en documentos del Ejército del Aire, todos llegaron el día 14, cuatro a la bahía de Palma, dos a la de Mahón (uno de los cuales resultó accidentado al amerizar y se hundió) y uno (el Ro.44) a la de Alcudia, y pasaron a manos españolas el 23 de septiembre de 1944, cuando, con el visto bueno del Consulado de Italia en las Baleares, el teniente piloto Giovanni Vacca hizo entrega de ellos al capitán José M. Amorós, de la 2ª Sección del Estado Mayor de la Zona Aérea de Baleares. La orden de pago se dio con fecha 30 de diciembre de 1944.

En cuanto se refiere a la identidad de los cinco ejemplares que llegaron a ostentar escarapelas españolas, en los documentos oficiales que hemos consultado existen algunas divergencias, y por ello vamos a limitarnos a decir que aquellos de los que se afirma que fueron entregados el 23 de septiembre de 1944 tenían las matrículas siguientes: MM27002, MM27011, MM27110,

El Romeo Ro.43 con matrícula militar MM.27128, perteneciente a la dotación del acorazado «*Littorio*», fue uno de los cinco internados en las Baleares el 23 de septiembre de 1943.

Ilustración Julio López Caeiro

MM27128 y MM27140, además de la MM3719, que correspondía al Ro.44, del que no tenemos constancia de que fuera reparado y puesto en vuelo.

En escrito fechado el 28 de mayo de 1946, el Segundo Jefe del Estado Mayor del Aire, que a la sazón lo era el coronel Rafael Baquera, comunicaba al General Subsecretario que: «(...) a los cinco hidroaviones Romeo 43 les ha correspondido la denominación HR.7.» Sabemos, además, que sus matrículas fueron las HR.7-1 a HR.7-5, pero lo que desconocemos es la correspondencia entre éstas

Concentrados en Barajas, a donde llegaron en vuelo desde distintos lugares de nuestro país, en la curiosísima imagen, con el Ju52 EC-CAN de Iberia, en primer término, podemos apreciar, de izquierda a derecha. Consolidated *Liberator*, Bell *Airacobra*, Consolidated *Catalina*, Martin *Marauder* y Grumman *Avenger*. (Archivo «Canario» Azaola)





y las italianas de origen, aunque quizás no sea demasiado aventurado suponer que lo fuera en orden creciente de unas y otras. Siempre estuvieron destinados en el 51 Grupo del 51 Regimiento, y nunca hubo más de dos en vuelo al mismo tiempo.

Además de los hidroaviones hasta ahora citados, el Ejército del

Aire dispuso de un ejemplar de la versión anfibia del Consolidated Catalina. Se trataba de un PBY-5A adquirido por la Marina estadounidense (en la que recibió el número de serie 08122) y cedido posteriormente por ésta a la USAAF (que, a su vez, le asignó la denominación OA-10A y la matrícula 42-109020). El 7 de julio de 1943,

El Consolidated OA-10A *Catalina* de la USAF —con matrícula 42-109020— que tomó tierra en Sidi Ifni el 7 de julio de 1943. (César O'Donnell)

junto con otros cuatro aviones del mismo modelo, se dirigía de Estados Unidos a Malta, donde debía incorporarse a una unidad de salvamento de nueva creación, pero sus tripulantes, creyendo que lo hacían en Agadir, tomaron tierra en el aeródromo de Sidi Ifni. Tanto el avión como su tripulación fueron internados, y, ya en el mes de octubre, el día 8 aquél fue trasladado en vuelo a Barajas, haciendo escala en Casablanca, pilotado por el capitán que había mandado la tripulación norteamericana hasta el momento del "despiste", acompañado por un oficial español.

Y depositado en Barajas permaneció hasta que, tras haber sido comprado a su propietario el 27 de julio de 1944, en el mes de octubre pasó destinado al Grupo de Entrenamiento y Transportes del Estado Mayor del Aire, con la matrícula 66-1, primero, y la DR.1-1, después, a partir del 2 de noviembre de 1945, si bien estuvo sin volar durante varios años, antes de que, finalmente, se le pudiera poner en vuelo de nuevo; pero, para entonces, ya habían nacido los años cincuenta y, por tanto, esta parte de su historia hemos de dejarla para un próximo trabajo.



El *Catalina* español en vuelo. Obsérvese que no tiene indicativo de unidad.

La ilustración corresponde a una interpretación del aspecto, que suponemos, tenía este mismo avión, mientras llevó pintada la matrícula 66-1. (Archivo «Canario» Azaola)

Ilustración: Luis Fresno Crespo





UNIDADES VARIAS

En este capítulo vamos a hablar de una serie de unidades que, encuadradas en los denominados establecimientos centrales, en unos casos, o en las planas mayores de las distintas regiones y zonas aéreas, en otros, de alguna manera han pasado casi desapercibidas en la literatura aeronáutica española y rodeadas —algunas de ellas— de cierto halo de misterio, ya sea por la escasa documentación que, en general, sobre ellas se conserva, o por el carácter “especial” de algunas de las misiones que llevaron a cabo durante buena parte de su existencia.

Además, vamos a tratar de la única unidad de transporte que, como tal, tuvo el Ejército del Aire hasta finales de los años cuarenta, cuando el Regimiento Mixto nº 1 de Alcalá de Henares asumió esta función operativa en la España peninsular.

A esta última, la 11 Escuadrilla, hicimos mención al hablar de la Aviación de Bombardeo, así que por ella vamos a empezar.

La 11 Escuadrilla

Aunque, como se pone de manifiesto por su denominación, teóricamente era una unidad de bombardeo, en la práctica efectuó, básicamente, misiones de transporte y enlace entre las diversas ciudades, poblados y puestos del Sahara español en los que nuestro Ejército estaba presente.

Cuando fue creada, el 1 de septiembre de 1939, se le asignó —al menos, sobre el papel— material Savoia 81 y Junkers Ju 86, que, por lo que hemos podido averiguar, nunca llegó a tener. En cambio, sí dispuso de varios Junkers Ju 52, que constituyeron mayoritariamente sus siempre escasos efectivos, de un trío de Bf 108 y de un Fokker F-XII.

Durante la primera quincena de septiembre su personal, al mando de su jefe, el capitán Mario Ureña Jiménez, se incorporó a Villanubla, donde llevó a cabo un curso de adaptación al Ju 52. A final de mes se trasladó a León, en cuyo Parque Regional recogió los aviones destinados a la unidad, y el día 30 partió para Madrid, donde permaneció hasta el día 6 de octubre, en que reanudó el viaje, haciendo escala en Sevilla y Tetuán (donde, al tomar tierra, el avión 22-80, pilotado por los tenientes Francisco Leguina Domenge y José María Gutiérrez de Soto, chocó contra un montón de tierra de las obras que se estaban realizando en Sanía Ramel; como consecuencia del choque se rompió una pata del tren de aterrizaje y el avión hizo un “caballito”). En esta última ciudad estuvo hasta el día 11, cuando, finalmente, se trasladó a su base de Cabo Juby.

Desgraciadamente, poco más de un mes después, sufriría la Escuadrilla sus primeros caídos en

Este anónimo DH.89 *Dragon Rapide*, podría ser el 40-3, el 40-4 o el 40-6, los tres únicos aviones de este tipo que, antes de pasar a Aviación Civil, estuvieron destinados en la 11 Escuadra (luego 11 Regimiento) como “nodrizas”. El hecho de que la foto se hiciera en Tablada así nos lleva a pensar.

acto de servicio, ya que el 17 de noviembre, cuando el avión 22-94 (uno de los cuatro Ju 52 que entonces tenía destinados; los otros tres eran los 22-47 y 22-79, además del accidentado 22-80), que había realizado un servicio a Tán-tán (también conocido como Tan-Tan) y volvía a Cabo Juby, entró en pérdida al efectuar un viraje para enfilarse la pista y se hundió en aguas atlánticas, llevándose con él a los tenientes Alfonso de Murga Sáinz de Carlos y Juan Romero-Girón Castellón, piloto y copiloto, respectivamente, y a ocho pasajeros, todos los cuales perdieron la vida. Además, resultó herido leve el teniente Manuel Copano Taboada, también destinado, como observador, en la Escuadrilla.

Las tres Bf 108 *Taifun* de que dispuso, hasta 1941, la 11 Escuadrilla no eran otras que las compradas “por la Alta Comisaría de Marruecos (...) para servicio de las tropas de policía del Sahara, para establecer enlaces rápidos y eficaces con los puestos del interior”, según comunicaba el General Subsecretario del Aire



Fokker F-XII 45-5 bautizado «Capitán Casares», destinado en La 11 Escuadrilla –también conocida como Escuadrilla del Sahara o Escuadrilla Mixta del Sahara–.

Ilustración Julio López Caeiro

al Jefe del Estado Mayor, en escrito fechado el 22 de septiembre de 1939, en el que, además, decía la siguiente: *“En telegrama recibido del Alto Comisario, indica la conveniencia de que las avionetas mencionadas pasen a depender para todos los efectos del Arma de Aviación, con objeto de poder atender con más eficacia a su reparación y entretenimiento, y sin perjuicio de que sigan prestando sus servicios en el Sahara. Estimándolo acertado, es por lo que tengo el honor de ponerlo en su conocimiento para los efectos oportunos.”*



De las avionetas en cuestión –a las que les fueron asignadas las matrículas militares 44-7 a 44-9– ignoramos la(s) fecha(s) en que llegaron a España (que, en cualquier caso, tuvieron que ser posteriores al final de la guerra civil), pero sabemos que ya formaban parte de los efectivos de la 11 Escuadrilla en el mes de octubre. Igual-

mente, nos consta que fue en 1941 cuando causaron baja en se-

A juzgar por su aspecto cromático, y por el hecho de que todavía conservase el logotipo de la casa constructora, este Bf 108 podría ser uno de los tres adquiridos en la posguerra y que sirvieron en la 11 Escuadrilla de Cabo Juby. (Vía Felipe Ezquerro)



en Cabo Juby: en el mes de junio la 44-7 ya estaba destinada en la Escuela de Caza de Morón; en marzo se había incorporado a la Maestranza de Logroño la 44-9, que no se reincorporaría a su anterior destino, y, finalmente, la 44-8 resultaría destruida en Cabo Juby el 15 de septiembre, como consecuencia de un accidente en el que perdieron la vida sus tres tripulantes, los tenientes Adolfo Zufiaurre Aramayo y Aurelio Vázquez Ansoar y el cabo primero Antonio Manuel Jerez Alosa.

Este accidente, que ocurrió en el propio aeródromo, al desprenderse una de las aletas Handley-Page del borde de ataque alar, conllevó, además, que el Fokker F-XII que tenía en dotación la Escuadrilla (el matriculado 45-5 y bautizado «Capitán Casares», número de fabricación 5284 y antiguo G-ADZH), quedase inservible tras haber sido alcanzado por algunos de los restos incendiados de la Taifun y no volviera a volar.

La 11 Escuadrilla, que también era conocida como Escuadrilla del Sahara y Escuadrilla Mixta del Sahara, pasó a formar parte, junto con la 54 Escuadrilla de Hidros, del 112 Grupo del Regimiento Mixto número 4 el 21 de julio de 1941, y durante el período de la SGM siempre tuvo en dotación cuatro o cinco Ju 52.

El Grupo del Estado Mayor del Aire

La unidad de vuelo destinada específicamente a satisfacer las necesidades del Estado Mayor del

La avioneta Messerschmitt Bf 108 Taifun, matriculada 44-9 es una de las tres adquiridas después de la guerra.

Ilustración: Luis Fresno Crespo

Aire, en cuanto a transporte y enlace aéreos y entrenamiento del personal en él destinado se refería, fue creada a mediados del mes de noviembre de 1939, con la denominación de Escuadrilla del Estado Mayor del Aire (el día 17 el Secretario Técnico de la Subsecretaría comunicaba a la Dirección General de Personal que se había aprobado su creación) y con base en el madrileño aeródromo de Cuatro Vientos. Seis meses después, concretamente el 10 de mayo de 1940, basándose en ella se creó el Grupo de Entrenamiento y Transportes del Estado Mayor del Aire, denominación que ostentaría hasta finales de julio de 1951, cuando pasó a llamarse Grupo del Estado Mayor del Aire.

Desde que fuera creada, y hasta su disolución (ya en las postrimerías

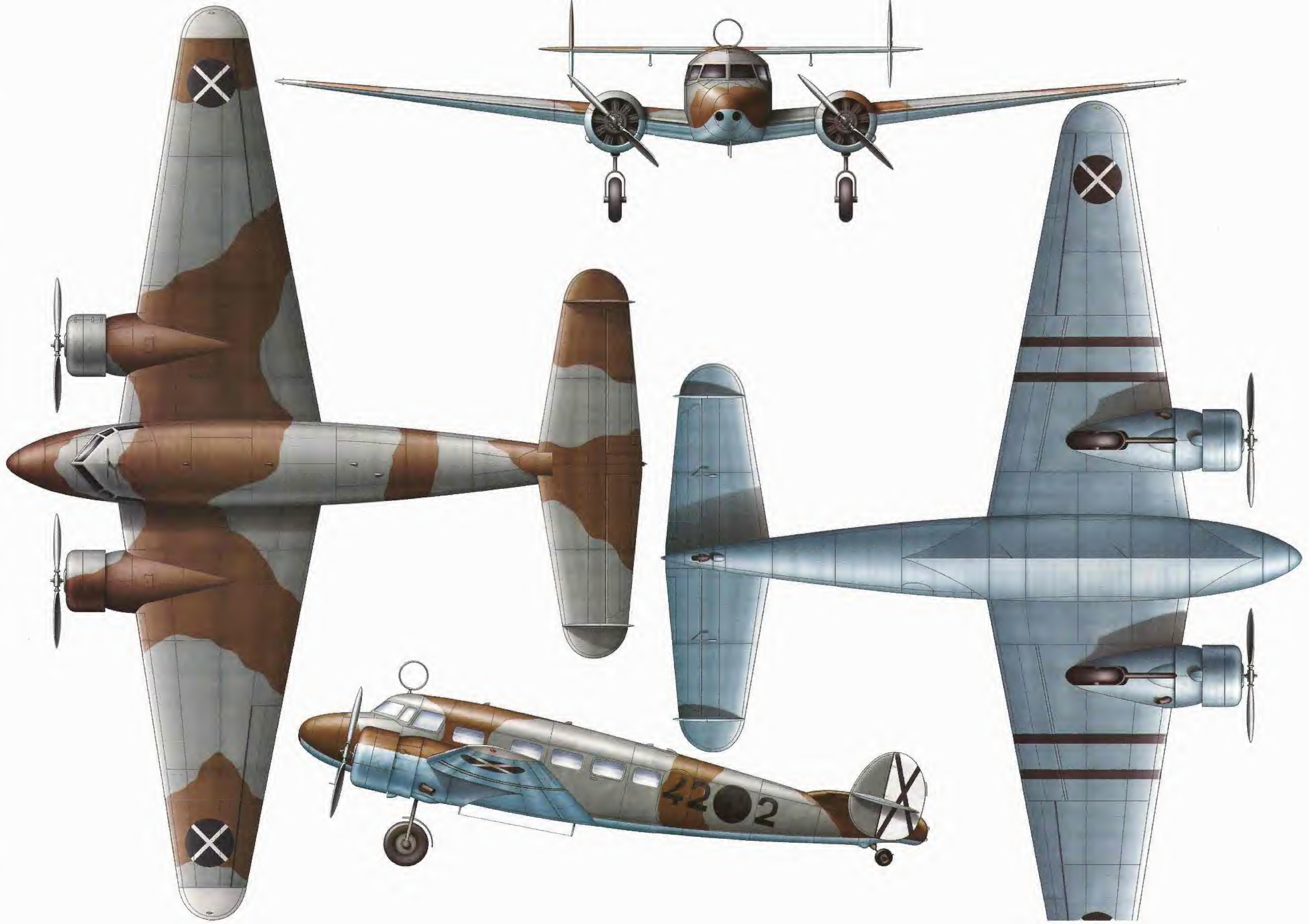
as de los años setenta), pero sobre todo hasta los primeros años sesenta, tuvo siempre unos efectivos de material de lo más variopinto y de las más variadas procedencias, por lo que, en consecuencia, se le aplicaron apelativos –siempre cariñosos, aunque no exentos de cierta mordacidad– tales como “Sociedad de Naciones” o “Grupo Museo”.

El 31 de diciembre de 1939, la Escuadrilla tenía destinados los aviones reflejados en la tabla inferior.

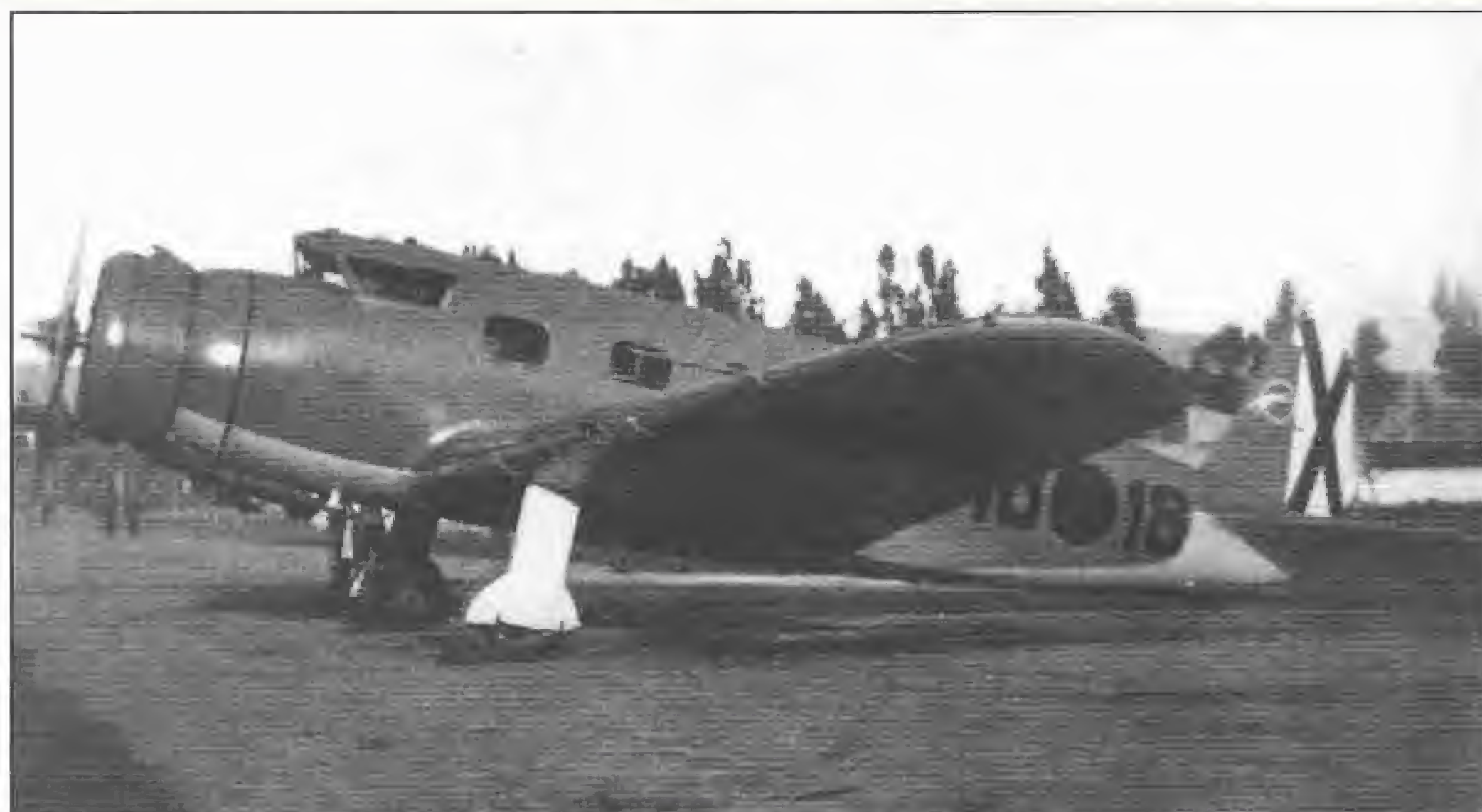
Cuando –el 10 de mayo de 1940, como acabamos de decir– devino Grupo, constaba de dos escuadrillas: la Primera, de transportes, y la Segunda, de entrenamiento, cuyas plantillas en esa fecha eran las que se indican en la tabla de la página 150.

Modelo	En vuelo o en reparación menor	En reparación mayor	Total destinados
Junkers Ju 52	2	—	2
Savoia S.81	1	1	2
Savoia S.79	1	—	1
Lockheed 10 <i>Electra</i>	—	1	1
Messerschmitt Bf 108 <i>Taifun</i>	1	—	1
DH-89 <i>Dragon Rapide</i>	1	1	2
Fieseler Fi 156 <i>Storch</i>	1	—	1
Junkers Ju 86	—	2	2
Farman F-193	—	1	1
Gil-Pazó GP-1	1	1	2
General ST-25 <i>Monospar</i>	—	1	1
Spartan 7W <i>Executive</i>	—	1	1
Consolidated 20 <i>Fleetster</i>	—	2	2
Vultee V-1A—	1	1	
Northrop 1D <i>Delta</i>	1	1	2
Klemm Kl 32	1	—	1
Total	10	13	23





Tipo	Matrícula	Observaciones
Primera Escuadrilla		
Savoia S.81	21-88	En la Escuadrilla, en Cuatro Vientos.
	21-89	En la Escuadrilla, en Cuatro Vientos.
Savoia S.79	28-122	En la Escuadrilla, en Cuatro Vientos
Junkers Ju 52	22-48	En la Escuadrilla, en Cuatro Vientos.
	22-56	En Maestranza de León, pendiente de revisión
Lockheed 10 <i>Electra</i>	42-2	En revisión en la Escuadrilla
DH-89A <i>Dragon Rapide</i>	40-7	En la Escuadrilla, en Cuatro Vientos
	40-10	En la Escuadrilla, pendiente de revisión
Junkers Ju 86	26-4	En revisión en Maestranza de Sevilla
	26-5	En revisión en Maestranza de Madrid
Northrop 1D <i>Delta</i>	43-12	En revisión en Maestranza de Albacete
	43-17	En revisión en Maestranza de Madrid
Consolidated 20 <i>Fleetster</i>	47-1	En Maestranza de Madrid
	47-2	En Maestranza de Madrid
Vultee V-1A	43-18	En revisión en Maestranza de Marruecos
Segunda Escuadrilla		
Klemm Kl 32	30-66	En Maestranza de Madrid
Spartan 7W <i>Executive</i>	30-74	En la Escuadrilla, a falta de rueda de cola
Gil Pazó GP-1	30-129	En la Escuadrilla, en Cuatro Vientos
	30-113	En la Escuadrilla, en Cuatro Vientos
General ST-25 <i>Monospar</i>	31-5	En la Escuadrilla, en Cuatro Vientos
Farman F-193	30-112	En revisión en Parque Eventual de Cataluña, Sabadell
Messerschmitt Bf 108 <i>Taifun</i>	44-5	En la Escuadrilla, en Cuatro Vientos
	44-6	En la Escuadrilla, en Cuatro Vientos
Heinkel He 70 <i>Rayo</i>	14-41	En la Escuadrilla, en Cuatro Vientos
	14-40	En la Escuadrilla, en Cuatro Vientos
Miles M-3 <i>Falcon</i>	30-168	En la Escuadrilla, en Cuatro Vientos
Polikarpov I-15	8-113	En la Escuadrilla, en Cuatro Vientos
	8-116	En la Escuadrilla, en Cuatro Vientos
Fieseler Fi 156 <i>Storch</i>	46-5	En la Escuadrilla, en Cuatro Vientos
Arado Ar 68	9-1	Pendiente de revisión en Maestranza de León
	9-2	Pendiente de revisión en Maestranza de León

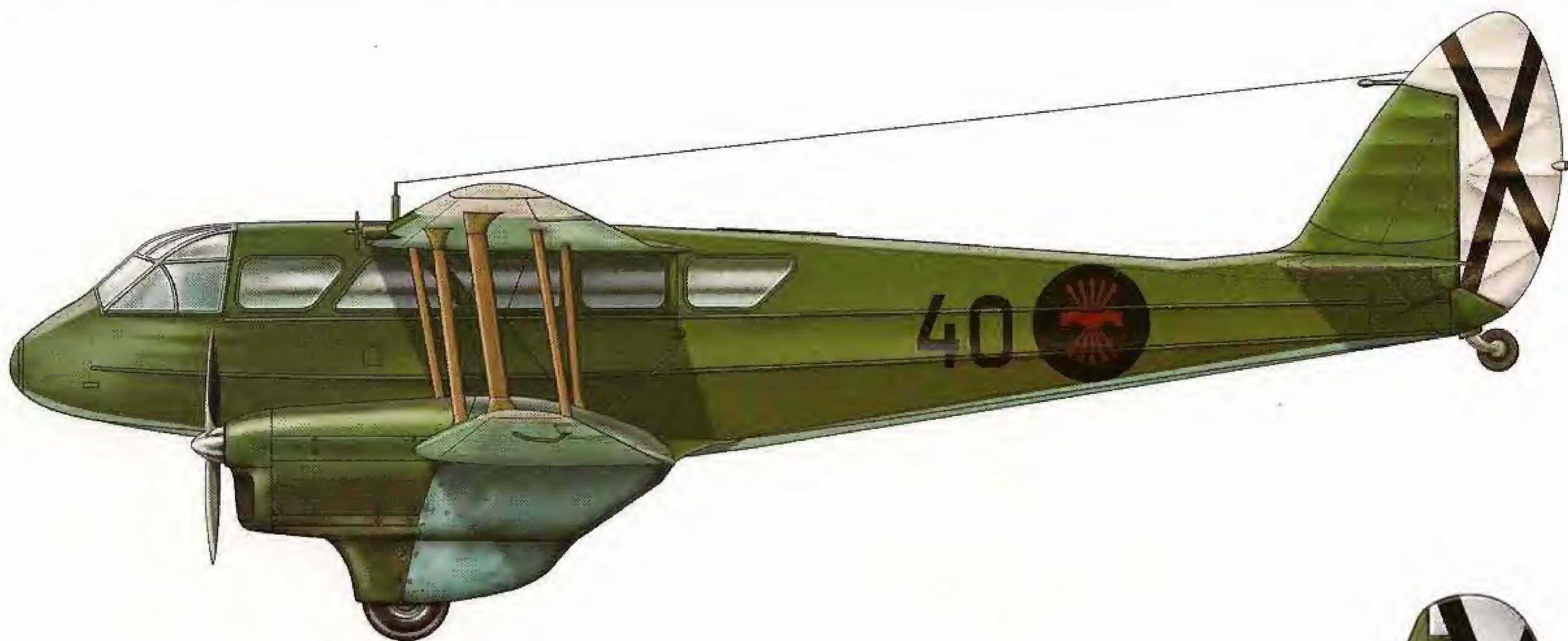


Algunos de los aviones que equipaban la Primera Escuadrilla del Grupo de Estado Mayor del Aire eran, de arriba a abajo:

- De Havilland DH-89A *Dragón Rapide* 40-10.
- Vultee V-1A 43-18.
- Consolidated 20 *Fleetster* 47-2.
- Northrop 1D *Delta* 43-17.

Ilustraciones: Luis Fresno Crespo y Julio López Caeiro

El Vultee V-1A 43-18, procedía de la Aviación Republicana. Había sido recuperado al final de la guerra en el campo de aviación de Oran-La Senia. (Archivo «Canario» Azaola)





Algunos de los aviones asignados a la Segunda Escuadrilla del Grupo de Estado Mayor del Aire, eran de arriba a abajo:

- Klemm Kl 32, 30-66.
- Heinkel He 70 *Rayo*, 14-41.
- Arado Ar 68E, 9-1
- Spartan 7W *Executive* 30-74.
- Miles M.3 *Falcon* 30-168.
- General ST-25 *Monospar*, 31-5.

Ilustraciones: Luis Fresno Crespo y
Julio López Caeiro

En junio de 1941, el Grupo mudó sus “reales” al aeródromo de Barajas, donde permanecería hasta mayo de 1945, cuando inició un nuevo traslado, que culminaría en el mes de julio y que le llevaría a la que sería su base definitiva: Getafe.

El día 31 de julio de 1945 tenía destinados 33 aviones de 20 tipos, que eran los que se indican en la tabla siguiente.

De los cuatro Klemm Kl 32 que vinieron a España durante la guerra civil, el de la foto (el 30-66, posteriormente L.4-66) fue el único que formó parte del inventario de aeronaves del Ejército del Aire. Sirvió en el Grupo de Estado Mayor hasta septiembre de 1952, cuando fue entregado a la Maestranza de Madrid. Fue dado de baja en el Servicio en marzo de 1953. (Archivo del autor, vía M. Sanchís)

Modelo	En vuelo o en reparación menor	En reparación mayor	Total destinados
Primera Escuadrilla			
Junkers Ju 52	2	—	2
Savoia S.81	1	1	2
Savoia S.79	2	1	3
Lockheed 10 <i>Electra</i>	1	—	1
DH89 <i>Dragon Rapide</i>	1	—	1
Vultee V-1A	1	—	1
Consolidated 20 <i>Fleetster</i>	2	—	2
PBY-5B <i>Catalina</i>	1	—	1
Segunda Escuadrilla			
Heinkel He 70 <i>Rayo</i>	1	2	3
Fiat CR.32	2	—	2
Polikarpov I-15	2	1	3
Klemm Kl 32	1	—	1
Koolhoven FK-51	3	—	3
Gil Pazó GP-1	1	—	1
Bücker Bü 131	1	1	2
Fieseler Fi 156	1	—	1
Messerschmitt Bf 108 <i>Taifun</i>	1	—	1
Miles M-3 <i>Falcon</i>	1	—	1
General ST-25 <i>Monospar</i>	—	1	1
Bücker Bü 133	1	—	1





Además de haber servido en el Grupo de Entrenamiento y Transporte del Estado Mayor, la Farman F-193 30-112 estuvo destinada durante algún tiempo en el 23 Regimiento de Caza. (Archivos «Canario» Azaola y Juan Arráez Cerdá)

Ilustraciones: Julio López Caeiro

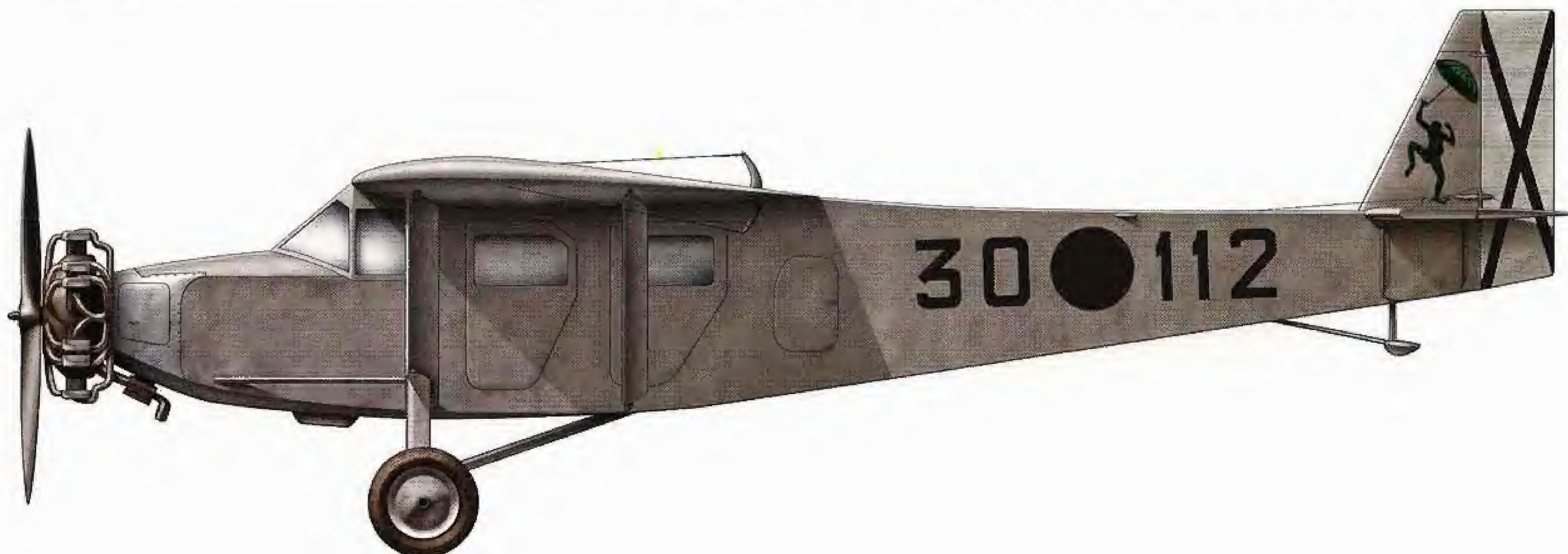
El último día de 1945, sus efectivos seguían siendo, básicamente, los mismos.

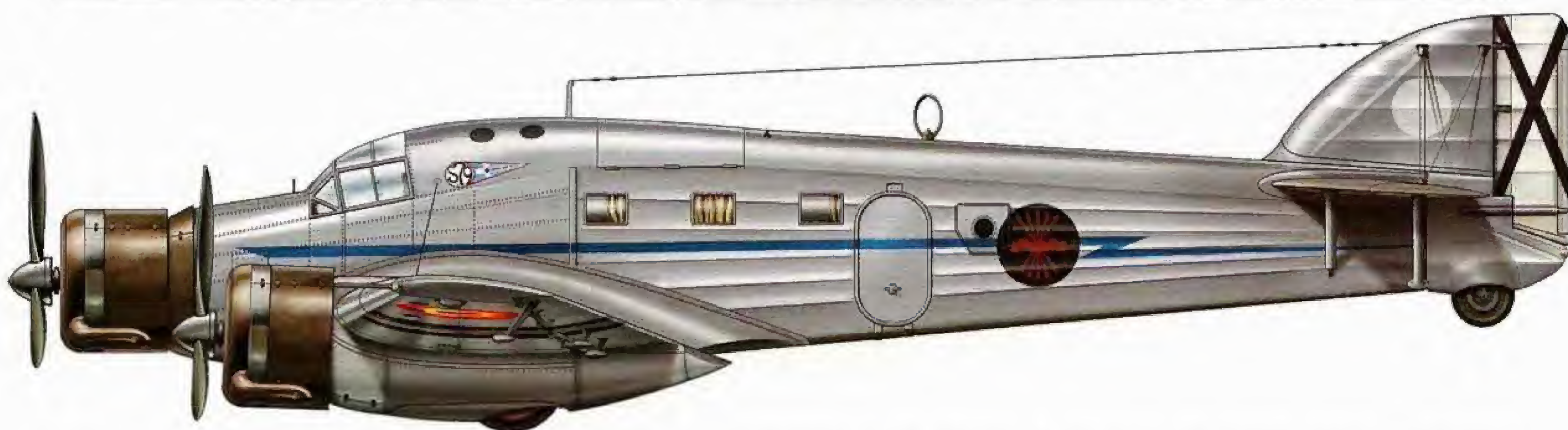
Aparte de las misiones que le eran propias, también colaboró esporádicamente en la evaluación de algunos aviones diseñados o contruidos en España. Así, por ejemplo, entre febrero de 1943 y de 1944 tuvo destinado a este fin uno de los prototipos del Hispano HS-42.



De los aviones que tuvo en sus filas durante esos años, que, salvo en un par de casos, procedían de la guerra civil, merece la pena que,

por su peculiaridad, nos extendamos sobre algunos de ellos. Peculiar fue, sin duda, el Savoia S.79 28-122 y B.1-122 (número de





El elegante aspecto del Savoia 79 28-122, una vez transformado por AISA en avión de transporte de autoridades, queda patente en esta foto, tomada en Cuatro Vientos en abril de 1944. (AISA, archivo del autor)

Ilustración: Luis Fresno Crespo

fabricación 88), que AISA transformó en avión de transporte rápido de pasajeros o, según la terminología actual, en avión de transporte VIP. Para ello, se eliminaron la "joroba" dorsal, el puesto de la

Derecha e ilustración de la página siguiente: Junto con el I.9-5, el DH-89A L.9-7 (c/n 6383, ex F-AQIM), que aquí vemos recuperado al finalizar la contienda civil y siempre estuvo destinado en el Grupo de Estado Mayor. Causó baja en el Servicio en marzo de 1954. (CECAF, archivo del autor)

Ilustraciones: Luis Fresno Crespo

ametralladora ventral y los pozos de bombas, y se tapizó el interior del fuselaje, donde se instalaron cuatro filas de dos butacas. Una vez transformado, salió de fábrica

en abril de 1944, y en mayo causó alta, por destino, en el Grupo, en el que ya había estado con anterioridad a que recibiera su nuevo aspecto.





Y ya que hablamos de este ejemplar, digamos que es muy probable que no fuese el único en experimentar esa transformación, como parece deducirse del contenido de un escrito que el Director General de Industria y Material dirigió al General Subsecretario del Aire el 20 de enero de 1942: *"Habiéndose ordenado a la Maestranza de Sevilla con fecha 23 de septiembre de 1939 la transformación en avión de pasajeros, para el Excmo. Sr. Ministro, del avión 28-121, y llevando tanto tiempo sin que haya habido posibilidad de terminarlo, ruego a V E tenga a bien indicarme si ha de llevarse a cabo la citada transformación, o si por el contrario ha de ser destinado a las Unidades"*.

Además, sabemos que, tras un intercambio de notas sobre este asunto entre la Subsecretaría y el El Lockheed 10 Electra L.10-1/91-1 (ex 42-2) fue el único ejemplar de este tipo que tuvo el Ejército del Aire. Sirvió en el Grupo de Transporte y Entrenamiento del Estado Mayor hasta septiembre de 1952. Fue dado de baja en el Servicio en abril de 1953. (Archivo del autor, vía Juan Arráez)

Ilustraciones: Julio López Caeiro





Estado Mayor, el 15 de febrero de 1943 el teniente coronel Jefe de Servicios de Material (Material de Vuelo) informó a la Subsecretaría de que "(...) según me manifiesta el Sr. Jefe de la Maestranza Aérea de Sevilla, el avión Savoia número 28-121 quedará transformado en avión de pasajeros para mediados del próximo mes de marzo". Así que, dado que el avión ya estaba casi terminado, no nos parece aventurado inferir que, en efecto, se llevara a cabo su transformación (que, lamentablemente, no hemos conseguido saber en qué

consistió); de cualquier forma, se terminara su transformación o no, este avión jamás estuvo destinado en este Grupo.

Otro "pájaro raro" fue el único Caudron Simoun que llegó a ostentar escarapelas españolas. Según todos los indicios, se trataba del C-635M con número de fabricación 409/8451, matrícula T-517 y que era el tricentésimo sexagésimo avión de este tipo que había recibido el Ejército del Aire francés. Tripulado por un teniente coronel y dos suboficiales galos, el 26 de junio de 1940 hubo de tomar tierra

El Fiat G.8 30-69 estuvo destinado, en el Grupo de Estado Mayor entre marzo de 1942 y febrero de 1943

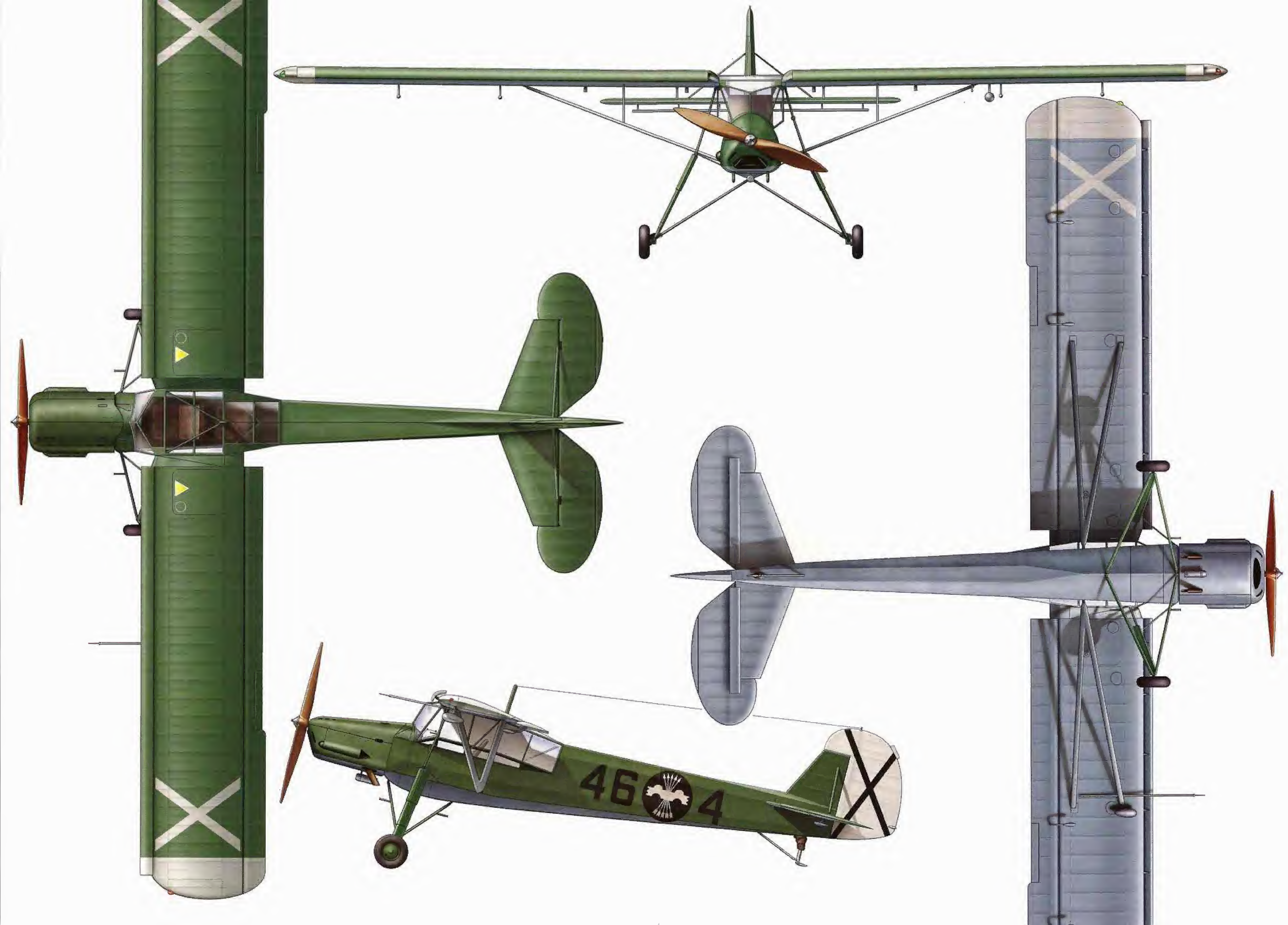
Ilustración: Luis Fresno Crespo

en la playa de Atunara, situada a unos cientos de metros al norte de La Línea de la Concepción, tras haber sido "avisado" por nuestra artillería antiaérea. Una vez recogido por la Maestranza Aérea de Sevilla, donde se hizo una primera, y provisional, reparación a la hélice (que había resultado doblada como probable consecuencia de la toma forzosa), de ésta pasó a la de Madrid, en la que permaneció hasta el mes de agosto de 1941, en que se incorporó al Grupo con la matrícula 30-182. Y en éste, y en la Escuadrilla de la Región Aérea Central, permaneció hasta

El trimotor Ford 4-AT-F matriculado 42•8, se incorporó al Grupo de Estado Mayor en febrero de 1942, procedente de Iberia, donde había ostentado la matrícula EC-BAB. Causó baja en él a finales de 1943. (Vía Juan Arráez Cerdá)

Ilustraciones: Luis Fresno Crespo







Arriba e ilustraciones de la página anterior: La Fieseler Fi 156C Storch, matriculada 46•4, era una de las que sobrevivieron a la Guerra Civil española, siendo entregada al Ejército del Aire por la Legión Condor, al final de la contienda. (CECAF)

Ilustraciones: Julio López Caeiro

mayo de 1945, cuando, tras haber estado sin volar desde septiembre de 1942, volvió a aquella y en ella

estuvo hasta que fue dado de baja en el servicio el 3 de diciembre de 1948, con la matrícula L.2-182, que suponemos que jamás se le llegó a pintar en la deriva.

Casos curiosos son, también, por poco conocidos, el del Fiat G.8 30-69, que tuvo destinado entre marzo de 1942 y febrero de 1943, y el del Ford 4-AT-F 42-8 y EC-BAB, que se incorporó al Grupo en febre-

ro de 1942, procedente de Iberia, y causó baja en él a finales de 1943. Y, por supuesto, el del Catalina, al que ya hemos hecho mención en el apartado dedicado a los hidroaviones.

Las unidades de experimentación en vuelo

El Instituto Nacional de Técnica Aeronáutica fue constituido por decreto del 7 de mayo de 1942,


MINISTERIO DEL AIRE
 MP.
SUBSECRETARÍA
 SECRETARÍA
MINISTERIO DEL AIRE
 Dirección G. de Material
 Subsecretaría
 ENTRADA N.º 9159
 DE MAYO 14-5-44
 Madrid a 13 de Mayo de 1944.
 Nota para la DIRECCION GENERAL DE INDUSTRIA Y MATERIAL.

REFERENCIA: Exp. n.º 7205
 Cítese en la contestación
 Número 12628

El Jefe de Estado Mayor en escrito n.º 163234-1106, Sec. 1.ª, de fecha 8 de Mayo del corriente, me dice lo siguiente:

"Asunto: Unión de la Escuadrilla de Estudios y Experiencias con el Grupo de Estado Mayor. - Texto: Para que los servicios de la Escuadrilla de Estudios y Experiencias queden debidamente atendidos; se agrega dicha Escuadrilla al Grupo de Entrenamiento y Transporte del E.M. que quedará constituido por las tres Escuadrillas siguientes: - 1.ª Escoll.ª.- Transportes.- Polimotores y monomotores de tres ó más plazas.- 2.ª Escoll.ª.- Entrenamiento.- Monomotores monoplazas ó biplazas.- 3.ª Escoll.ª.- Estudios y Experiencias.- Aviones en estudio o los ya experimentados sobre los que se prueben instrumentos, instalaciones etc. - Los mandos de las Escuadrillas de Entrenamiento y Transportes lo seguirán desempeñando sus actuales Jefes. -

Para el mando de la 3.ª Escoll.ª, el Jefe de la Sección de Estudios y Experiencias propondrá un Capitán con título de Ingeniero Aeronáutico.- Las Tropas y Especialistas que se asignan a este Grupo, serán las siguientes. - 1.ª Escoll.ª.- Los de una Escuadrilla de Bombardeo.- 2.ª id. id. id. id. de Reconocimiento.- 3.ª id. id. id. id. id. id. - No se sacarán nuevas vacantes a concurso para cubrir las que existen sin el requerimiento de este E.M. el cual indicará oportunamente el personal necesario por ser muy variado y heterogeneo el material con que cuentan estas Unidades.- "

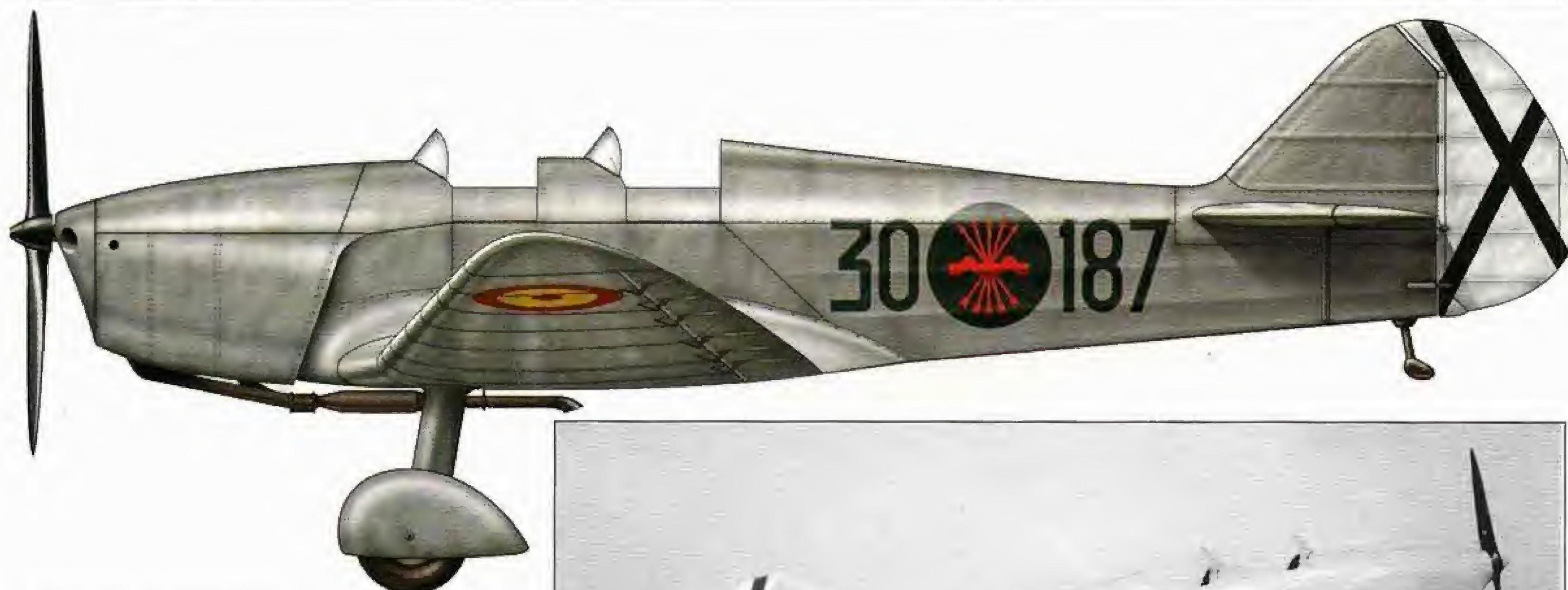
Lo que le traslado para conocimiento y en relación a su escrito n.º 4069 de 26 de Abril ppdo.

De O. de S. E.

EL TENIENTE CORONEL SECRETARIO:

- Juan Martínez de Pison

Juan Martínez de Pison



Éste fue el prototipo de la HM-1, que estaba dotado de un motor Hirth HM 506 y tenía el tren carenado. (CECAF)
Ilustraciones: Julio López Caeiro

como el organismo oficial español (dependiente del Ministro del Aire) encargado de llevar a cabo, entre



Vista de la Pazó P-IV, todavía sin pintar y sin su matrícula 30-177, en Tablada, poco después de que se terminara de construir en el Parque Regional del Sur en una fecha próxima al 1 de abril de 1939. (MAS, archivo del autor)

otras actividades, las investigaciones y los estudios experimentales relativos a las pruebas estáticas, dinámicas y en vuelo de prototipos. Para realizar esta labor, contaba con la Sección de Experimentación en Vuelo, incluida en el Departamento de Equipo y Armamento, de la cual dependería la unidad de vuelo propiamente dicha, es decir, el Grupo de Experimentación en Vuelo, que no sería creado hasta más de un año después de que terminara la SGM,

Aquí aparece, también en Tablada, ya con pintura exterior y con distintivos nacionales. Siempre ostentó la matrícula 30-177. (Archivo Felipe Ezquerro)

Ilustraciones: Julio López Caeiro



Vista del Potez 63.11 francés internado, al que ya se le había pintado la cruz de San Andrés en los timones de dirección. (Archivo del autor, vía Juan Arráez Cerdá)

concretamente el 23 de noviembre de 1946.

Pero, con anterioridad a la existencia del INTA y del Grupo, el Ejército del Aire dispuso de otra unidad de vuelo que, inicialmente encuadrada en la Sección de Estudios y Experiencias de la Dirección General de Industria y Material (creada el 1 de septiembre y organizada el 24 de noviembre de 1939), y denominada Escuadrilla de Estudios y Experiencias, pasaría a depender del Instituto a la constitución de éste, y, por tanto, sería la predecesora y *alma mater* de su sucesor. Sobre ella podemos aportar un dato que creemos que hasta ahora ha permanecido inédito, y es que a partir del 8 de mayo de 1941 estuvo agregada, como Tercera Escuadrilla, al Grupo del Estado Mayor –que, como ella, y como acabamos de ver, por entonces estaba desplegado en Cuatro Vientos–, con el fin de que “*los servicios de la Escuadrilla de Estudios y Experiencias queden debidamente atendidos*”, como comunicó el Jefe del Estado Mayor del Aire en su escrito de aquella fecha al General Subsecretario. Es de suponer que dicha situación cesó cuando ambas unidades pasaron a estar desplegadas en aeródromos distintos.



La Escuadrilla estuvo basada en Cuatro Vientos hasta junio de 1945, cuando comenzó a trasladar sus aviones al aeródromo de Getafe, donde permanecería transitoriamente hasta noviembre, que fue cuando se instaló en la que sería su base definitiva: el aeródromo de Torrejón de Ardoz.

Desde poco después de que finalizara la guerra civil hasta, al menos, diciembre de 1945, la Sección de Estudios y Experiencias y su sucesora, la de Experimentación en Vuelo, tuvieron a su cargo la realización de las pruebas de los Polikarpov I-16 construidos en el Taller nº 1 de la Sección de Fabricación, sito en Jerez de la Frontera.

Lamentablemente, sobre los efectivos de la Escuadrilla sólo hemos encontrado información fragmentaria hasta mayo de

1945. Pero, por el contrario, disponemos de datos más que suficientes para saber los que tuvo desde el mes de junio en adelante. Por ejemplo, el día 30 de este mes tenía destinados los aviones siguientes:

Al finalizar el año 1945, su plantilla de material de vuelo seguía siendo la misma, pero incrementada en dos aeronaves, un Bf 108 y un Polikarpov I-15B.

Creemos que poco conocido, y por tanto digno de mención, es el hecho de que la Escuadrilla tuviera en sus filas un Potez 63-11 francés (el número 501), que, el 22 de junio de 1940, a causa de una fuga de aceite en un motor, hubo de tomar tierra en el aeródromo mallorquín de Son San Juan. El avión, destinado en el Grupo de Reconocimiento I/36 del Ejército del Aire galo, había salido de Perpiñán y se dirigía a Argel, tripulado por dos alféreces y un sargento, quienes, como aquél, fueron internados. Una vez reparada la avería por un equipo de la Maestranza Aérea de Baleares, el avión fue llevado en vuelo a Cuatro Vientos el 3 de septiembre, pilotado por el teniente Gonzalo Hevia Álvarez de Quiñones. Y en Cuatro Vientos quedó, adscrito a la Sección de Estudios y Experiencias, hasta que, finalmente, fue desgazado cuando ya había terminado el conflicto mundial.

De otro ejemplar único diseñado y construido en España, como fue el Pazó P-IV, podemos decir que su fabricación se llevó a cabo en la Maestranza Aérea de Sevilla, donde fue volado por vez primera por el alférez Fernando Pons, y que el 4 de enero de 1941 fue destinado a la Sección de Estudios y Experiencias, para que se procediera al

Modelo	En vuelo o en reparación menor	En reparación mayor	Total destinados	Observaciones
Fiat CR.32	2	2	4	En Getafe
Fokker C-X	1	—	1	En Getafe
Polikarpov I-15	1	—	1	En Getafe
Pazó P-IV	1	—	1	En Cuatro Vientos
Bücker Bü 133	1	—	1	En Cuatro Vientos
Bücker Bü 131	2	1	3	En Cuatro Vientos
Hispano E-34	1	—	1	En Cuatro Vientos
Gotha Go 145	1	—	1	En Cuatro Vientos
Polikarpov I-16	—	1	1	En Cuatro Vientos
HM-1	1	—	1	En Cuatro Vientos
Hispano HS-42	1	—	1	En Cuatro Vientos
Airspeed Envoy	1	—	1	En Cuatro Vientos
Total	13	4	17	



Durante buena parte de 1941 y 1942, el Airspeed Envoy 41-3 prestó servicio en el Grupo del Estado Mayor.
Ilustración: Luis Fresno Crespo.

estudio de su homologación. Y aunque desconocemos si dicha homologación fue concluida, nos consta que en este destino permaneció hasta que fue dado de baja en el año 1948. Siempre mantuvo la matrícula 30-177 que inicialmente se le había dado.

Las escuadrillas de los Estados Mayores de las Regiones y las Zonas Aéreas

Prácticamente desde que, por decreto de fecha 17 de octubre de 1940, quedaron organizadas las Regiones y las Zonas Aéreas, todas ellas tuvieron a disposición de sus Mandos y de sus Estados Mayores aeronaves de tipos diversos, que, encuadradas en escuadrillas, eran empleadas para el entrenamiento del personal en ellos destinado y para llevar a cabo labores de enlace y transporte ligero.

Sabemos que durante el período del que estamos hablando en el presente trabajo, estas unidades estuvieron dotadas, principalmente, de Bücker 131, Fieseler Fi 156, Heinkel 70 y Junkers 52, pero sólo disponemos de información completa sobre todas ellas a partir de junio de 1945. El día 30 de este mes sus efectivos –que permanecerían sin cambios notables hasta finales de los años cuarenta– eran los siguientes:

	Material	Base	Aviones en vuelo o en reparación menor	Aviones en reparación mayor	Total destinados
Región Aérea Central	Hawker <i>Spanish Fury</i>	Getafe	1	–	1
	Caudron <i>Simoun</i>	Getafe	–	1	1
	Fieseler Fi 156 <i>Storch</i>	Getafe	1	–	1
	Bücker Bü 131	Getafe	2	1	3
Región Aérea del Estrecho	Bücker Bü 131	Tablada	2	–	2
	Fieseler Fi 156 <i>Storch</i>	Tablada	2	–	2
Región Aérea de Levante	Pólikarpov I-15 <i>Chato</i>	Manises	1	1	2
	Heinkel He 70 <i>Rayo</i>	Manises	1	–	1
	Percival Gull	Manises	1	–	1
	Bücker Bü 131	Manises	1	–	1
	Fieseler Fi 156 <i>Storch</i>	Manises	1	–	1
Región Aérea Pirenaica	Heinkel He 70 <i>Rayo</i>	Sanjurjo	1	–	1
	Fieseler Fi 156 <i>Storch</i>	Sanjurjo	1	–	1
Región Aérea Atlántica	Heinkel He 70 <i>Rayo</i>	Villanubla	2	–	2
	Fieseler Fi 156 <i>Storch</i>	Villanubla	–	1	1
	Savoia S.81	Villanubla	1	–	1
Zona Aérea de Marruecos	Heinkel He 70 <i>Rayo</i>	Sania Ramel (Tetuán)	–	1	1
	Junkers Ju 52	Sania Ramel (Tetuán)	1	–	1
	Bücker Bü 131	Sania Ramel (Tetuán)	2	–	2
Zona Aérea de Baleares	Savoia S.81	Son San Juan	–	2	2



El Heinkel He 70 14-44 fue uno de los 11 aviones de este tipo que sobrevivieron a la guerra y causaron alta en el Ejército del Aire. Tras servir en el Grupo de Estado Mayor, estuvo destinado –ya como R.2-44– en la Escuadrilla del Cuartel General de la Región Aérea Pirenaica, en el que tuvo el indicativo 104-1. (Archivo del autor, vía «Canario» Azaola).

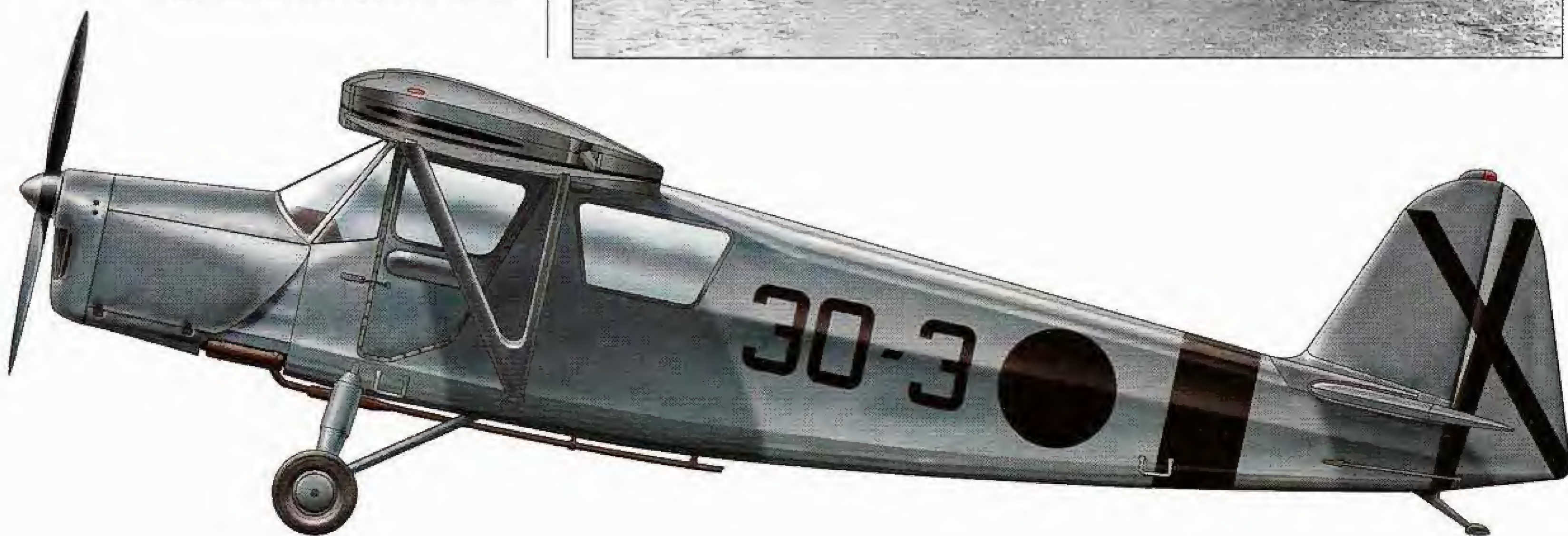
Ilustración: Luis Fresno Crespo.

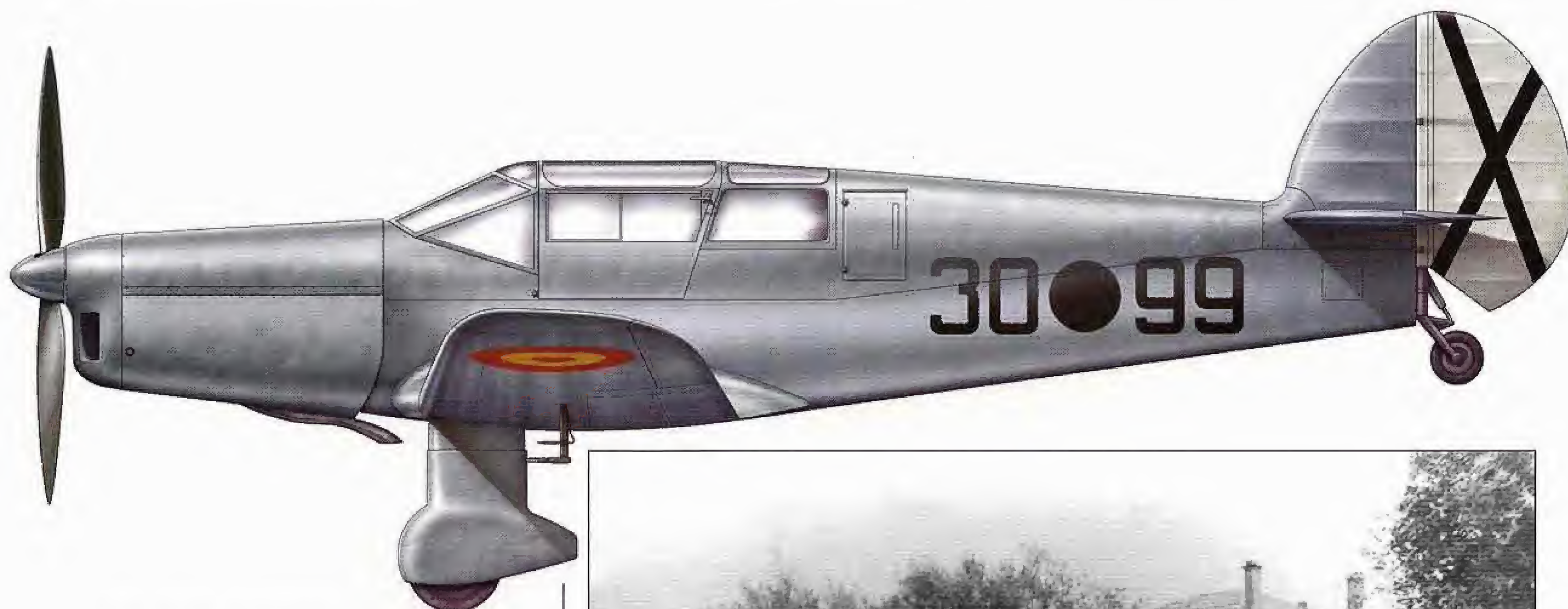
La escuadrilla de la Zona Aérea de Canarias estaba en cuadro, en cuanto a material se refiere, y así continuó hasta agosto de 1947, cuando recibió su primera aeronave: una Bü 131.

El hecho que más nos sorprendió cuando realizamos la investigación sobre estas escuadrillas, fue que el Hawker Fury estuviera destinado en la de la Región Aérea Central, pues siempre se nos había dicho que su único destino había sido el Grupo del Estado Mayor. Pero lo cierto es que a éste se incorporaría años después, en

La *Polaca* 30-3 (número de fabricación 153) formó parte de los efectivos de la Escuadrilla de Estado Mayor de la Región Aérea Pirenaica y, alternativamente, fue utilizada por el aeroclub de Zaragoza. (José Ramón Calparsoro Perot).

Ilustración: Julio López Caeiro.





Tras estar destinada inicialmente en las escuelas del Grupo de Levante, la Percival Gull 30-99 se incorporó a la Escuadrilla de la Región Aérea de Levante en noviembre de 1941, y en ella permanecería hasta que fue dada de baja. (Vía Juan Arráez)

Ilustraciones: Luis Fresno Crespo y Julio López Caeiro

febrero de 1947, procedente de la Maestranza de Madrid, a la que había sido entregado por esa Escuadrilla en julio de 1945, y en la que permaneció hasta que pudo ser revisado.

La “escuadrilla meteorológica”

Si duda, la más enigmática de las unidades que en sus primeros años de existencia tuvo el Ejército del Aire fue aquella que estuvo encargada de la realización de prospecciones y sondeos meteorológicos, y que, extraoficialmente, era conocida por la denominación que encabeza este apartado, pero cuyo nombre oficial (o, al menos, con el que aparece en los pocos documentos que hemos encontrado sobre esta unidad) era Grupo de Sondeos Aerológicos en Avión o, simplemente, Grupo de Sondeos, aunque quizás no se deba excluir la posibilidad de que inicialmente se denominara Escuadrilla de Sondeos.

Sobre sus orígenes muy poco, casi nada, se sabe, aunque, según ha podido averiguar nuestro buen amigo Günther Ott, la Legión Cóndor dispuso durante la guerra civil de una unidad dotada de dos o tres Junkers W34 y Ju 52 equipados, cuando menos, con depósitos suplementarios de combustible,



alojados en el interior del fuselaje, con los que se realizaban reconocimientos meteorológicos de larga duración.

Una vez hubo concluido la contienda fratricida, fue constituido en Madrid, con la aquiescencia del gobierno español –como es lógico suponer–, un “centro meteorológico” alemán, que dependía técnicamente de un meteorólogo adscrito a la agregaduría aérea de la embajada de Alemania y que, inicialmente, dispuso de dos de aquellos Ju 52, que formaron los primeros efectivos de la WetterFlugStelle Madrid o WeFlug Madrid, es decir, de la unidad de vuelo del susodicho centro, y con los que, casualmente, se realizaron “reconocimientos meteorológicos” del golfo de Vizcaya entre el 12 de mayo y el 17 de junio de 1940.

El primer jefe del centro fue el Dr. Wilhelm Wenzel, que durante la guerra civil había estado al frente del equipo de meteorólogos alemanes agregados a la Legión Cóndor y que, al morir repentinamente el 5 de febrero de 1942, fue sustituido por el Dr. Wilhelm Zimmerschied, quien

ejerció la jefatura hasta la clausura del centro en mayo de 1945.

Otro personal alemán que estuvo destinado en la WeFlug Madrid fue el siguiente: como pilotos, Herbert Seidenstecker y Theobald Thierbach (ambos durante 1940 y 1941), Willi Huck y Rudolf Seeger (durante 1942 y 1943) y Wilhelm Meyhoeffer y Wilhelm Vassmer (1943-1945); como mecánicos, Weber, Felchner y Ernst Chlebowski (quien anteriormente había estado trabajando como especialista en motores DB 600 y DB 601 en la Maestranza Aérea de Logroño); como meteorólogos, Schieth y Nagel y, como radiotelegrafistas, Leo Hammling (octubre 1940-febrero 1941) y Hans Neumann.

Y esto es lo poco que, con la inestimable ayuda de Günther Ott, hemos llegado a conocer de este centro, de su escuadrilla y de parte de su personal.

Por otro lado, sabemos que, en virtud de la ley del 12 de julio de 1940 por la que se organizaba el Ministerio del Aire, uno de los organismos que constituían la Subse-



En estas tres fotos del Heinkel He 111 J-1 «Madrid» puede observarse que las dos primeras matrículas que tuvo fueron rotuladas a ambos lados de la parte posterior del fuselaje y en el extradós y el intradós de las alas, y que el timón de dirección y en los extremos de los planos lo fue la bandera nacional. Abarcando parte de la deriva y el timón de dirección, llevaba el círculo negro en el que estaban inscritos en rojo el yugo y las flechas. Obsérvese en la foto superior que, delante de la matrícula civil M-CABR, lleva también la enseña nacional. (Archivo del autor, vía Günther Ott y Juan Arráez Cerdá.).



cretaría del Aire era la Dirección General de Infraestructura, de la que dependía el Servicio Meteorológico Nacional, y que, por otra ley posterior, exactamente del 24 de julio de 1942, se creó la Dirección General de Protección del Vuelo – cuyo proyecto de organización fue aprobado por el Consejo de Ministros el 16 de octubre–, de la que pasó a depender el citado Servicio, al que, a su vez, estaba adscrito el Grupo de Sondeos en Avión, que tal era la denominación oficial de su unidad de vuelo (o al menos con la que figuraba en los partes de servicios realizados).

Así, pues, a la vista de los datos de que disponemos, todo parece indicar que pudieron haber existido dos "escuadrillas meteorológicas", una alemana y otra española. Pero, aunque sólo fuera por motivos prácticos, no parece lógico que tal fuera el caso; al menos quien esto escribe así lo cree y se inclina a aceptar como más verosímil que ambas fueran, de hecho, la misma, pero con denominaciones distintas. En apoyo de esta hipótesis parece redundar el hecho cierto de que, en 1943, por ejemplo, las tripulaciones del Grupo de Sondeos fueran mixtas, es decir, hispano-germanas, lo cual nos induce a pensar que la WeFlug que había actuado durante la guerra civil y que sobrevivió a ella quedó englobada en el Grupo de Sondeos al ser creado éste.

En cuanto al material se refiere, de los dos Ju 52 "meteorológicos" que, según fuentes germanas, permanecieron en España tras el final de la contienda nada hemos podido averiguar, pero, quizás, no debamos descartar la posibilidad de que, tras ser sustituidos por los Heinkel He 111J, se quedaran en España. En este sentido, hay un hecho que, cuando menos, nos resulta "sospechoso", y es que, de todos los Ju 52 que tuvo en servicio Iberia, sólo dos habían servido en la Legión Cóndor durante la guerra y, después, en el Ejército del Aire, los EC-ABR (Werk-Nummer 5386, D-ASUP del Ministerio del Aire alemán y EC-DAM) y EC-ABS (Werk-Nummer 6015, D-AMYN del Ministerio del Aire alemán y EC-DAN). ¿Simple casualidad, o algo más?

En relación con los He 111J, lo primero que tenemos que decir es que, en contra de lo que se ha escrito, jamás pertenecieron a Iberia, ni realizaron ningún tipo de servicio por cuenta de esta compañía, a pesar de que inicialmente se les asignaran matrículas civiles (de las que sólo tenemos constancia de la M-CABR).

Tampoco es cierto, como veremos más adelante, lo que se ha dicho en el sentido de que estos aviones fueron regalados a España por el Ministerio del Aire alemán. Y mucho menos que habían llegado a España durante la guerra civil.

Aunque desconocemos la fecha o las fechas de su llegada a Espa-

ña, nos consta que, por un lado, en el inventario de aviones de combate del Ejército del Aire correspondiente al 2 de enero de 1940, figuraban 58 Heinkel He 111, es decir, los sobrevivientes a la guerra, de los que ya hemos hablado en un apartado anterior (La Aviación de Bombardeo) y cuyas matrículas conocemos. Y, por otro, que, en el del 1 de febrero de 1941, la cifra había aumentado a 61, es decir, que había tres más, que, sin duda, fueron los tres He 111J, ya que tenemos la certeza de que en ese período de trece meses no causó alta ningún otro avión de este tipo. Además, gracias a la cartilla de vuelos de Leo Hammling, sabemos que el 26 de octubre de 1940 hizo un vuelo Madrid-Madrid, de 50 minutos, en el 25-101 y el 21 de noviembre uno Madrid-Valencia, de 80 minutos, en el 25-100 (en ambos casos, de comandante de las aeronaves iba Herbert Seidens-tecker). Por tanto, creemos que su fecha de llegada a España podemos situarla entre el 3 de enero y el 25 de octubre de 1940.

Como acabamos de adelantar, los He 111J (que eran de la variante J-1) recibieron las matrículas militares 25-100 a 25-102, y siguieron luciendo (durante algún tiempo) los nombres con que habían sido bautizados con anterioridad, es decir, Sevilla, Madrid y Barcelona, respectivamente. Dichas matrículas serían sustituidas por las MB.2-100 a MB.2-102 y los indicativos 92-1 a 92-3 (puesto que el 92 fue el número identificativo asignado a la Dirección General de Protección del Vuelo en la Instrucción número 1), cuando hacía ya un año que estos aviones habían pasado a ser propiedad del Ejército del Aire, ya que su compra —realizada a "Juan" F. Sturm, único representante autorizado de la casa Heinkel en España—, por 202.593 pesetas, había sido aprobada por el Consejo de Ministros el 9 de noviembre de 1944. En este sentido, no deja de resultar chocante que en la Propuesta de Adquisición, firmada por el Director General de Industria y Material (general Roa) y aprobada por el Subsecretario (general Gonzalo), y concretamente en el epígrafe de ésta titulado "Material que se propone adquirir", se especificara que eran tres aviones Heinkel He 111J usa-

dos, mientras que en el escrito presentado a la aprobación del Consejo de Ministros se hablara de material de repuestos para aviones He 111J. No cabe duda de que se pensó que de esta forma "colaría" mejor ante el Consejo. Sea como fuere, lo que está claro es que, aunque baratos, fueron comprados, y no obsequiados, como se ha venido diciendo. Sus números de fabricación eran los 5162, 5192 y 5199.

Por el contrario, sí parece que fueron un obsequio los tres Heinkel He 111H-5 a los que suponemos que se refería el general de división Eckard Richard Krahmer, agregado aéreo de la embajada de Alemania en Madrid, en la carta que dirigió al general Vigón, Ministro del Aire, el 20 de diciembre de 1943, por la que hacía entrega de tres Heinkel 111 en nombre del Ministro del Aire del Reich. Lo cierto, a la par que curioso, es que esos tres aviones hacía ya varios meses que estaban en España, encuadrados en el Segundo Equipo del Grupo de Sondeos, como queda de manifiesto en un parte fechado el 15 de octubre de 1943 y firmado por el teniente coronel Luis de Azcárraga, como jefe del Grupo y del Servicio Meteorológico Nacional, en el cual se especifican los servicios efectuados por los aviones de sondeos durante los meses de julio, agosto y septiembre de ese año.

Gracias a ese parte, sabemos que los He 111J constituían los efectivos de material del denominado Primer Equipo y los He 111H los del Segundo. Durante el tercer trimestre de dicho año, los primeros habían efectuado ocho servicios de sondeos y pruebas y realizado 6 horas y 41 minutos de vuelo (4:36 el 25-100 y 2:05 el 25-102; el 25-101 no había volado porque le faltaba el carburador del motor derecho), mientras que los H (que, inicialmente, fueron matriculados del 25-103 al 25-105 y, posteriormente, del MB.2-103 al MB.2-105, con los indicativos 92-4 a 92-6, respectivamente) habían llevado a cabo 107 servicios, de sondeos, pruebas, viajes y experimentación radiotelegráfica, y realizado 110 horas y 58 minutos de vuelo.

Como tripulantes de los He 111J figuraban entonces el teniente Manuel del Carre Pérez (piloto), David Gangutia Segares (meteoró-





logo) y los cabos primeros Florencio Izquierdo González (mecánico), Miguel Antequera Galán y Miguel Buceta Campini (radiotelegrafistas). Y de los He 111H, el teniente coronel Luis de Azcárraga Pérez-Caballero, Meyhoeffer y Vassmer (pilotos; los dos últimos en calidad de agregados), José María Arbeloa Iriarte y Zimmerschied (meteorólogos), Weber (mecánico), y el cabo primero Elpidio Arroyo Sierra y Felchner (radiotelegrafistas; en calidad de agregado, el teutón).

El 7 de febrero de 1945, el Grupo de Sondeos sufrió el único accidente mortal del que tenemos constancia. Ocurrió al tomar tierra violentamente en Barajas –por falta de visibilidad a causa de la densa niebla que cubría el aeródromo– el avión 25-103, y tuvo como resultado que resultara herido grave el capitán Juan Ángel Casteleiro Naveira (que era el único tripulante de nacionalidad española) y que falleciera Hans Neumann, cuyos restos reposan desde entonces en el cementerio de Cuacos de Yuste. También resultaron heridos, aunque leves, el meteorólogo Schieth y el mecánico Chlebowski. El avión, que había quedado muy dañado, fue entregado a CASA, para su reparación. Ésta tuvo que poderse llevar a cabo, puesto que meses después volvió

a estar en servicio (ya como MB.2-103, 92-4), aunque es probable que para ello se tuvieran que utilizar partes de alguno de los He 111 de la Luftwaffe que habían sido internados y donados por ésta al Ejército del Aire.

Por cierto, lo que se ha escrito en el sentido de que, para sustituir al 25-103, fue destinado al Grupo de Sondeos el Heinkel He 111H-11To con matrícula 25-106, no responde a la realidad. El avión jamás formó parte de esta unidad; es más, el único destino que tuvo durante su corta vida operativa en España (ya que resultaría destruido –en accidente ocurrido al chocar contra el monte Urno-Goiti, situado en las cercanías de Azpeitia, y en el que perdieron la vida el teniente coronel Joaquín Reixa Maestre y los otros cuatro miembros de la tripulación– el 22 de febrero de 1947) fue la Escuela de Vuelos sin Visibilidad y su sucesora la Escuela Superior del Vuelo. Quizás haya sido origen de la confusión el hecho de que en el expediente de baja de este avión se le denomine, erróneamente, MB.2-106, matrícula que, de hecho, nunca tuvo, ya que primero se le asignó la 26-106 (el 27 de junio de 1945) y, después, la B.2-106, que era la que tenía cuando se accidentó. Además, existen datos

Aunque no de muy buena calidad, esta foto resulta interesante porque nos permite comprobar que al 25-101, al menos, se le cubrió el puesto dorsal con una cúpula que parece similar a la que, en dicho puesto, llevaron los He 111H de la *Luftwaffe*. También resulta interesante saber que esta foto fue tomada en el aeródromo francés de Burdeos-Mérignac, ocupado por los alemanes, en 1943. Y dado que sabemos que los distintivos nacionales de la “escuadrilla meteorológica” que iban a revisión a Alemania eran sustituidos en España por alemanes, hemos de preguntarnos por qué no se hizo lo mismo en este caso y qué hacía este avión en ese aeródromo. (Archivo del autor, vía Günther Ott)

sobre su adscripción a la citada escuela desde el 14 de julio de 1945 hasta el día de su destrucción. Finalmente, podemos añadir que su número de fabricación era el 8092, que había tomado tierra forzosamente el 20 de mayo de 1943 en Son San Juan, que estaba destinado en el 5 Staffel del II/KG 26 germano (en el que tenía el indicativo 1H + CN) y que fue internado y, después, comprado por el Ejército del Aire.

El Grupo de Sondeos dejó de existir en enero de 1952, cuando causó baja en él el último de los He 111 que tuvo en servicio. Sobre el destino posterior de sus aviones, sabemos que el MB.2-100 fue dotado de motores Jumo 211 y que se incorporó (como B.2-100) al 14 Regimiento de Bombardeo, al que también fueron a parar los tres He 111H (igualmente, como B.2); que ...; pero no nos dejemos llevar, pues en su momento, en un próximo trabajo, hablaremos con más detalle de todos ellos.

Por último, y para cerrar este capítulo, mencionemos que la Dirección General de Instrucción, organismo de la Subsecretaría del Aire del que, tal como se especificaba en la ley del 12 de julio de 1940 por la que se organizaba el Ministerio del Aire, dependían “todas las Academias, Escuelas y Centros del Ejército del Aire que tengan a su cargo la formación de la Oficialidad de las distintas Armas y Cuerpos y la preparación de los cuadros de mando, y la expedición de títulos especiales, así como las Escuelas para la formación de los Especialistas y las Academias de Clases”, tuvo, durante el período de referencia, una escuadrilla reducida de Bücker Bü 131, que, por ejemplo, el 30 de junio de 1945 estaba constituida por cuatro de estas avionetas. Y lo mismo sucedió con respecto a la Dirección General de Aviación Civil, en cuya escuadrilla estaría destinado, ya en los años cincuenta, el Savoia S.79 B.1-122.

INDICATIVOS ASIGNADOS EN LA INSTRUCCIÓN NÚMERO 1, DEL 2 DE NOVIEMBRE DE 1945, A LOS ORGANISMOS Y UNIDADES CITADOS EN ESTE CAPÍTULO (*)

Unidad	Indicativo
Grupo de Entrenamiento y Transporte del Estado Mayor	91
Dirección General de Protección del Vuelo (“Escuadrilla Meteorológica”)	92
Dirección General de Aviación Civil	93
Instituto Nacional de Técnica Aeronáutica	94
Dirección General de Instrucción	95
Escuadrilla PM Región Aérea Central	101
Escuadrilla PM Región Aérea del Estrecho	102
Escuadrilla PM Región Aérea de Levante	103
Escuadrilla PM Región Aérea Pirenaica	104
Escuadrilla PM Región Aérea Atlántica	105
Escuadrilla PM Zona Aérea de Marruecos	106
Escuadrilla PM Zona Aérea de Baleares	107
Escuadrilla PM Zona Aérea de Canarias	108

* Estos indicativos estuvieron en vigor, en la mayoría de los casos, hasta el mes de abril de 1957.



LAS ESCUELAS Y LAS ACADEMIAS

Tras la creación del Ministerio del Aire en agosto de 1939, el general Juan Yagüe Blanco, su primer titular, realizó una gran labor organizativa, y, como parte de ella, trazó un plan para llevar a cabo la renovación del material con que debería estar equipado el naciente Ejército del Aire. Dicho plan, muy ambicioso y, sin duda, guiado por el mejor de los deseos, fue, no obstante, irrealizable, pues, por desgracia, España no estaba por entonces en condiciones de dedicar los recursos necesarios para hacer frente a tan magno esfuerzo. En virtud del plan, calificado de Flota Aérea, se contemplaba la construcción, con licencias alemanas e italianas, de, ¡nada más y nada menos!, 5010 aviones, en un plazo de 10 años, dividido en dos etapas de un lustro cada una, en la primera de las cuales se preveía disponer de un presupuesto extraordinario de más de 2600 millones de pesetas.

Lógicamente, en consonancia con él, pensó que era preciso poner en marcha otro de formación del

personal que debería "dar vida" a esa enorme flota y sustituir a los tripulantes y especialistas que optarían por "dejar las armas" e integrarse en la sociedad civil. Y éste sí que pudo llevarse a cabo, al menos parcialmente, de manera que, a finales de 1945, la plantilla de personal del Ejército del Aire ya estaba compuesta por 18 generales, 3.960 jefes y oficiales (al finalizar la guerra civil eran poco más de mil) y 1.760 suboficiales, aparte de 28.963 soldados de reemplazo.

Entre otras medidas, hubo que recurrir, por un lado, a los otros Ejércitos para "reclutar" a aquellos de sus oficiales que, fueran profesionales o provisionales, desearan incorporarse a la Escala del Aire del nuevo Ejército, y, por otro, a transformar en profesionales a todos aquellos que habían hecho la guerra en Aviación como provisionales o de complemento.

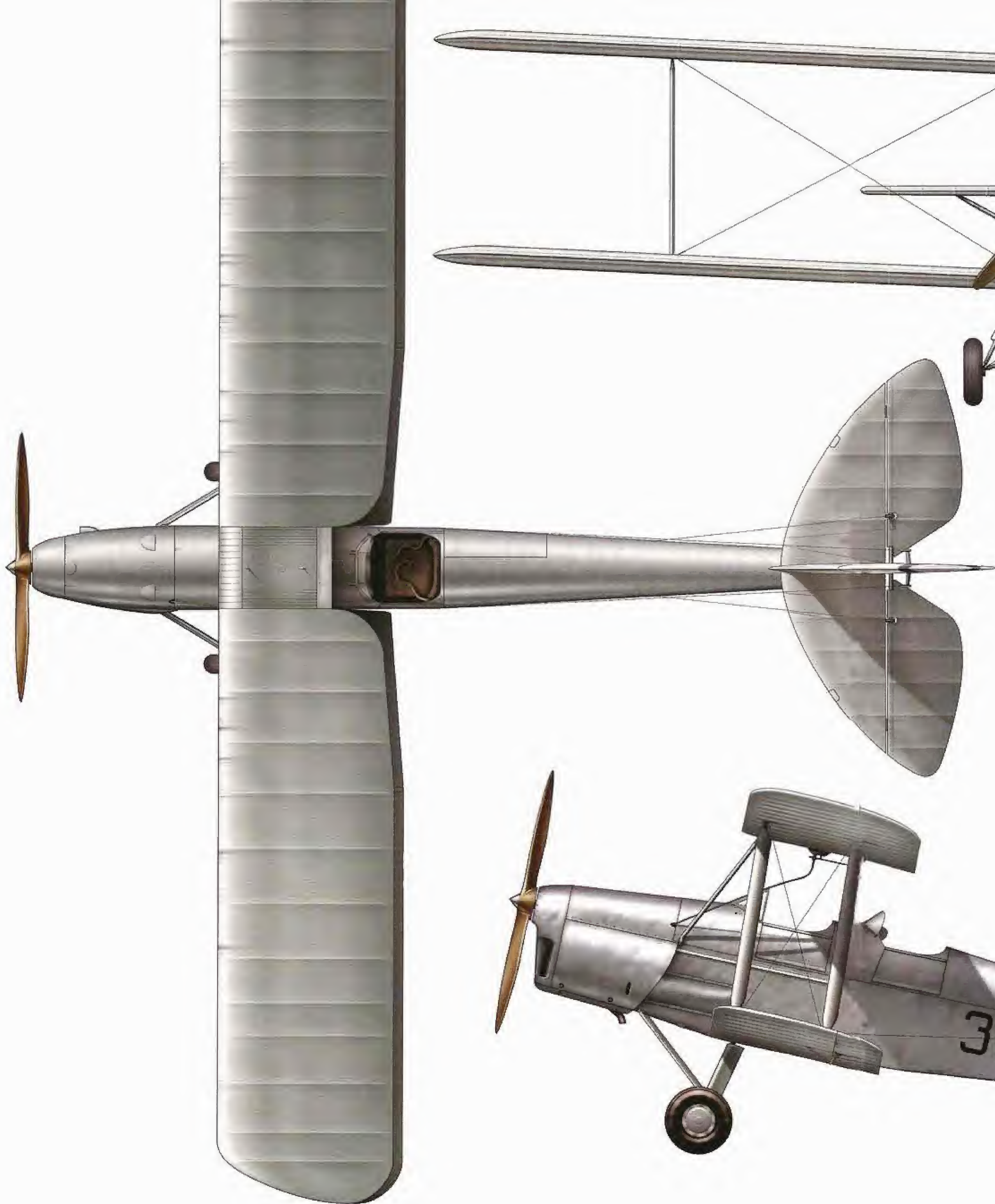
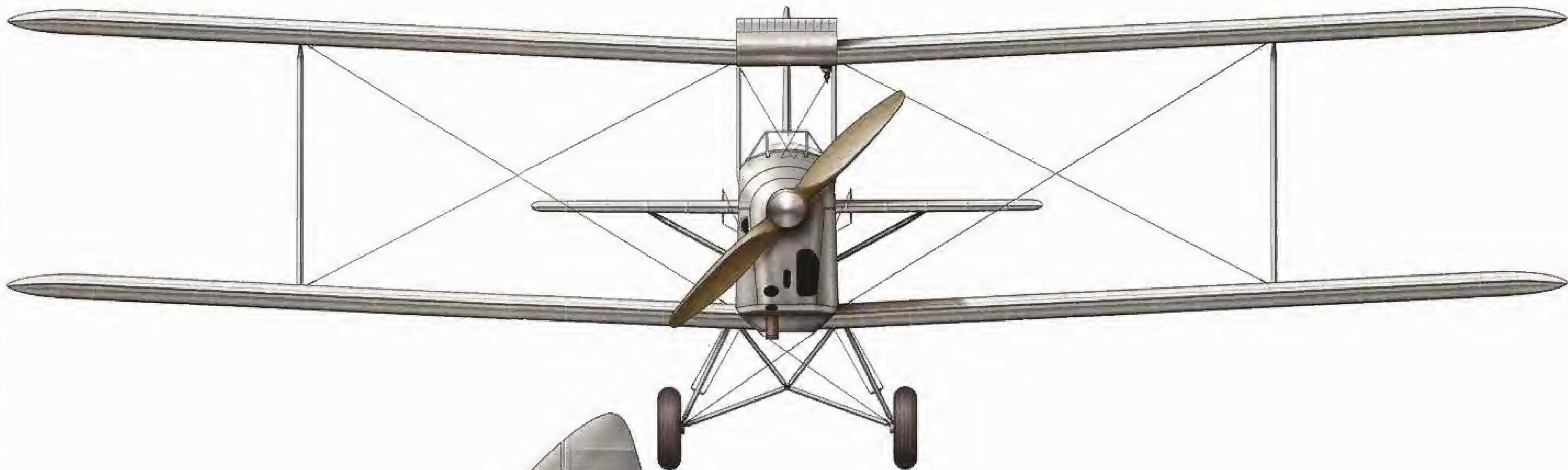
Además de algunas de las escuelas de vuelo utilizadas durante la contienda por la Aviación Nacional, como las de El Copero (Sevilla), Las Bardocas (Badajoz) y

La *Moth Major* 30-80 sirvió en varias escuelas y terminó su vida militar formando parte de la Escuadrilla de la Región Aérea Pirenaica. Posteriormente, fue cedida a Aviación Civil, en la que tuvo la matrícula EC-AFU y fue remotorizada con un Walter J-4. (Archivo «Canario» Azaola)

Ilustraciones: Julio López Caeiro.

La Parra (Jerez de la Frontera), se emplearon como tales algunos de los centros docentes de la Aviación Republicana situados en Levante. Así, a finales de 1939, subordinadas a la Dirección General de Instrucción, las escuelas estaban divididas en dos grandes grupos, en función de su ubicación geográfica: las del Grupo Sur y las del Grupo de Levante.

Las del Grupo Sur eran dos Escuelas Elementales, las números 1 y 2, sitas en El Copero y en Las Bardocas, respectivamente, y una de Transformación, en Jerez de la Frontera. Por su parte, el Grupo de Levante estaba constituido, igualmente, por dos elementales (la número 1 en Alcantarilla y la número





2 en El Palmar) y una de transformación (en San Javier), que englobaba a la Premilitar, que era la encargada de formar a los aspirantes a piloto de complemento, de la que los aptos salían como sargentos. La instrucción especializada se impartía en la Escuela de Caza (en Reus), en la de Tripulantes o de Observadores (en Málaga) y en la de Vuelos sin Visibilidad (en Matabán). Además, por decreto del 22 de noviembre de 1939 se había creado la Academia del Arma de Aviación, con sede en aeródromo leonés de La Virgen del Camino, como centro de formación de la oficialidad profesional de dicha Arma. La primera promoción del

Arma de Aviación quedaría formada (tal como se especificaba en el artículo 2º del decreto de creación de la Academia) por los oficiales provisionales o de complemento que hubiesen hecho la guerra, tuviesen el título de piloto, tripulante o bombardero y contasen con el informe favorable de sus jefes. Tras un curso de dieciocho meses, serían promovidos a tenientes con antigüedad del 31 de marzo de 1939. Los capitanes provisionales conservarían el empleo hasta que, por vacante, lo obtuvieran definitivamente.

Aparte de las escuelas de vuelo propiamente dichas, estaba la de Especialistas (mecánicos, arme-

ros, etc.), que se hallaba repartida por varios edificios de la ciudad de Málaga y que muchos años después, ya a finales de los años cuarenta, cuando desapareció la Academia del Arma, ocuparía su lugar en el aeródromo de León. También se pensó en crear en Los Alcázares una Escuela de Hidroaviones, pero la idea jamás llegaría a cuajar. Además, por decreto de 15 de diciembre fue creada la Academia de Ingenieros Aeronáuticos, con sede en Cuatro Vientos.

En las escuelas elementales se obtenía el título de piloto elemental, y en las de transformación el de piloto de avión de guerra. Una vez obtenido éste y tras haber sido destinados a las unidades, los nuevos pilotos recibían en ellas, "por las bravas", el "doble mando" en los aviones con que estaban dotadas, quedando, después, los que tenían aptitud para la caza, a la espera de hacer el curso correspondiente. Por su parte, y a partir del mes de septiembre de 1940, la Escuela de Transformación del Grupo de Levante se encargaría de la enseñanza en polimotores, labor que ejercería con los escasos aviones de este tipo que tuvo asignados, hasta que en febrero de 1951 fue creada oficialmente en Jerez la escuela de esta especialidad.

Así, pues, el último día de 1939 los efectivos de aeronaves de las escuelas y de la Academia de León eran los siguientes:

Los 19 Gotha, supervivientes a la contienda fueron asignados a la Escuela de Transformación del Grupo Sur, en Jerez de la Frontera.

Ilustración: Julio López Caeiro.



Centro docente	Aeronaves	En vuelo o en revisión menor	En revisión mayor	Total destinados
Escuela Elemental nº 1 del Grupo Sur (El Copero)	Bücker Bü 131	13	6	19
Escuela Elemental nº 2 del Grupo Sur (Las Bardocas)	Bücker Bü 131	15	4	19
Escuela de Transformación del Grupo Sur (Jerez de la Frontera)	Romeo Ro 37bis	12	0	12
	Junkers Ju 52	4	3	7
	Savoia S.81	1	0	1
	Polikarpov R-5	5	2	7
	Bücker Bü 131	7	0	7
	Bücker Bü 133C	11	1	12
	Arado Ar 66	4	0	4
	Gotha Go 145	15	1	16
Escuelas Elementales 1 y 2 del Grupo de Levante (Alcantarilla y El Palmar)	Bücker Bü 131	2	0	2
	Bücker Bü 133C	1	0	1
	D.H. 82 <i>Tiger Moth</i>	0	1	1
	D.H. 60GIII <i>Moth Major</i>	15	4	19
	Percival <i>Gull Six</i>	0	1	1
	D.H. 83 <i>Fox Moth</i>	1	0	1
Escuela de Transformación del Grupo de Levante	D.H. 82 <i>Tiger Moth</i>	3	0	3
	Hispano E-30	7	3	10
	Heinkel He 45	2	0	2
	Savoia S.81	2	0	2
	Caproni AP.1	1	0	1
Escuela de Tripulantes (Málaga)	Heinkel He 46	7	0	7
	Heinkel He 45	7	0	7
	Polikarpov R-Z	7	0	7
	Aero A-101	0	8	8
	Junkers Ju 52	2	0	2
Escuela de Vuelos sin Visibilidad (Matacán)	Junkers W 34	2	1	3
	Junkers Ju 52	3	5	8
Escuela de Caza (Reus)	Fiat CR.32	11	3	14
	Romeo Ro.41	20	0	20
	Polikarpov I-16	1	0	1
	Caproni AP.1	9	0	9
	Fiat CR.30	2	0	2
	Breda Ba.28	0	2	2
	Gruman GE-23	0	3	3
Academia del Arma de Aviación (León)	Savoia S.81	4	7	11
	Heinkel He 70	1	0	1
	Breda Ba. 65	7	3	10



La vida militar de la *Fox Moth* 30-147 fue muy corta –finalizó el 2 de enero de 1941, cuando fue entregada a Antonio Zúñiga Alvareda, en sustitución de la que, del mismo modelo, le había sido incautada durante la guerra– y transcurrió en el Grupo de Escuelas de Levante, donde fue utilizada como avioneta de enlace y transporte ligero. Su número de fábrica era el 4087, y antes del conflicto bélico había tenido la matrícula EC-VVA). (SHYCEA, archivo del autor)

Ilustraciones: Julio López Caeiro.

Así, pues, en esa fecha los efectivos aéreos de los centros docentes estaban constituidos por 262 aeronaves de cerca de una treintena de modelos.

En el período comprendido entre el final de la guerra civil y el 31 de diciembre de 1939, en aviones destinados en escuelas falleció en accidente de vuelo el siguiente personal:

- 13 de abril: alférez Francisco de Olid Pérez, en una *Tiger Moth* –que había ido a recoger al aeródromo de Totana, para llevarla al de Alcantarilla–, al entrar en pérdida



cuando se disponía a aterrizar en éste

- 4 de junio: teniente Gregorio Ramón Muñoz Fernández y alférez piloto José Castro Carballido, al caer en la plaza de toros de Murcia la avioneta (supuestamente, una *Moth*) que tripulaban
- 21 de junio: teniente José Morali Ademá, al estrellarse, por causas no determinadas, contra una casa de Jerez de la Frontera, el CR.32 con matrícula 3-83 que pilotaba

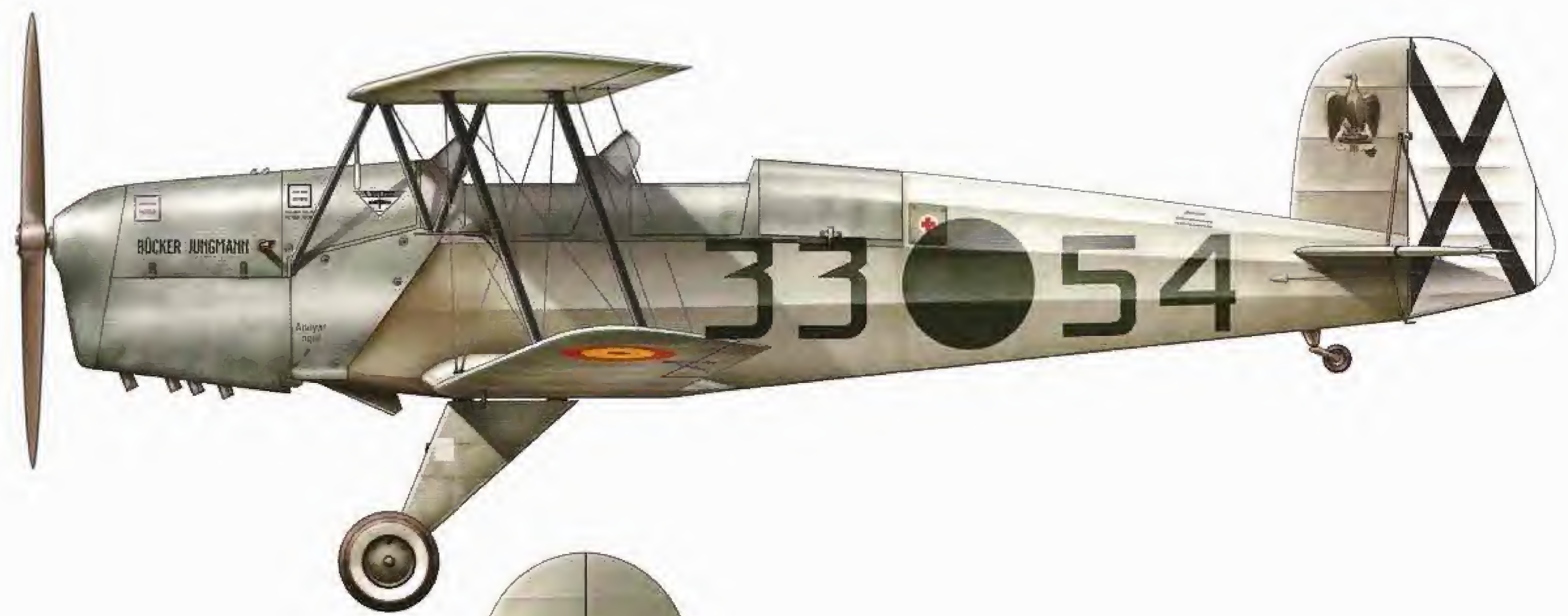
Página siguiente. Algunos de los tipos de aviones destinados en las escuelas. Son de arriba a abajo:

- González Gil Pazó GP-1 matriculada 30-156. Esta avioneta fue baja en el Servicio el 18 de marzo de 1941, a propuesta de la Maestranza de Logroño.
- De Havilland D.H.82 *Tiger Moth*, matriculada 30-170 que sirvió en las Escuelas de Transformación y de Observadores.
- Arado Ar 66C. Su actividad fue nula a partir de julio de 1940 hasta finales de los años cuarenta, por falta de piezas de recambio.
- La Bückers Bü 131 *Jungmann*, matriculada 35-23 era una de las cuarenta y siete que sobrevivieron a la guerra,

Ilustraciones: Julio López Caeiro.









Ésta, la 33-55 (n/f 101), fue la primera Bñ 131 fabricada con licencia por CASA. (SHYCEA, archivo del autor)

Ilustraciones páginas anteriores:
Julio López Caeiro.

- 2 de agosto: teniente José Manuel González Muñoz y alféreces Ricardo García-Morato Castaño (hermano del llorado comandante) y Antonio Ferrer Díaz, en el Heinkel He 46 con matrícula 11-162, de la Escuela de Tripulantes, en el malagueño pueblo de Yunquera.

El año 1940 fue "importante" para los centros docentes, puesto que, tras ser disueltas en el mes de febrero algunas de las unidades de asalto y de bombardeo, el material con que estaban equipadas sirvió para engrosar sus efectivos: los Heinkel 45 del Grupo 41, algunos de los cuales ya estaban destacados en ella, pasaron destina-

dos a la Escuela de Transformación de San Javier; los Caproni Ca.310 del Grupo 42 fueron distribuidos entre ésta y la de Jerez, y la mayoría de los Ju 52 del Grupo 114 lo fueron entre ambas y la de Vuelos sin Visibilidad de Matacán.

Por decreto del 15 de marzo se creó, con base en Matacán, la Escuela Superior del Vuelo, que absorbería a la de Vuelos sin Visibilidad y que, entre otros, tendría el cometido de otorgar los títulos de piloto superior militar, navegante aéreo superior y radiogoniometrista aéreo, pero que no sería organizada hasta 1946.

Además, ya en el segundo semestre del año, serían recibidas de Alemania (en Barcelona, adonde llegaron por barco, y en Irún, por vía terrestre) las 40 Bñ 131D-2 solicitadas en pedido fechado el 7 de noviembre del año anterior. Poco antes, el 25 de mayo, CASA había entregado ya, a la Maestranza de Sevilla, la primera del lote inicial de 50, contratado en 1938.

A pesar de estas nuevas incorporaciones, los efectivos poco variaron a lo largo de este año, de manera que al finalizar éste estaban distribuidos tal como sigue:

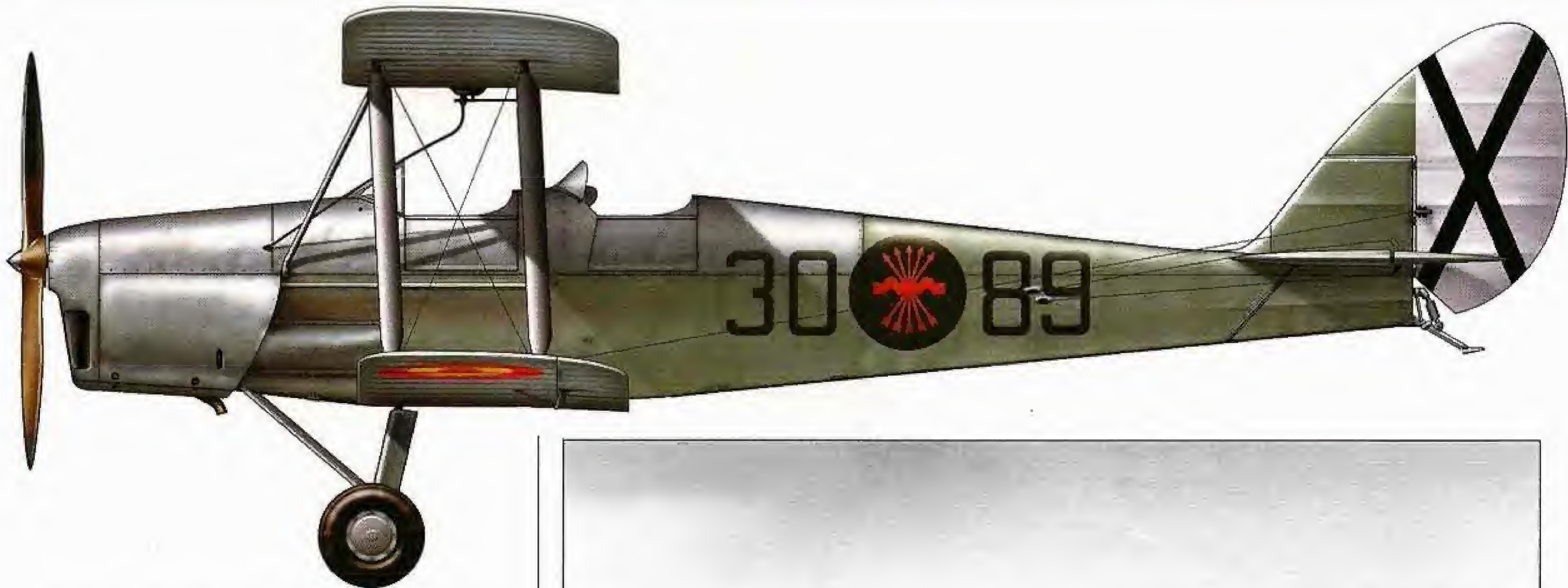
El Hispano E-30 con matrícula 30-184 estuvo destinado en la Escuela de Transformación del Grupo de Levante, basada en San Javier (donde creemos fue tomada esta instantánea), y en la Academia del Arma de Aviación, antes de que fuera desguazado en 1945 en la Maestranza Aérea de León. (Miguel Ángel Sanz Martín, archivo del autor)



Centro docente	Aeronaves	En vuelo o en revisión menor	En revisión mayor	Total destinados
Escuela Elemental nº 1 del Grupo Sur (El Copero)	Bücker Bü 131	15	3	18
Escuela Elemental nº 2 del Grupo Sur (Las Bardocas)	Bücker Bü 131	17	2	19
Escuela de Transformación del Grupo Sur (Jerez de la Frontera)	Romeo Ro.37bis	10	0	10
	Junkers Ju 52	2	0	2
	Savoia S.81	0	1	1
	Bücker Bü 131	5	0	5
	Bücker Bü 133C	2	12	14
	Arado Ar 66	0	4	4
	Gotha Go 145	0	15	15
	Caproni Ca.310	3	0	3
Escuelas Elementales 1 y 2 del Grupo de Levante (Alcantarilla y El Palmar)	Bücker Bü 131	31	4	35
	Bücker Bü 133C	1	0	1
	D.H. 60GIII <i>Moth Major</i>	0	3	3
	Percival <i>Gull Six</i>	1	0	1
	D.H. 83 <i>Fox Moth</i>	1	0	1
Escuela de Transformación del Grupo de Levante	D.H. 82 Tiger Moth	3	0	3
	Hispano E-30	6	2	8
	Heinkel He 45	16	3	19
	Savoia S.81	2	3	5
	Caproni Ca.310	3	1	4
	Bücker Bü 131	1	0	1
	D.H. 60GIII <i>Moth Major</i>	0	7	7
	Gotha Go 145	0	1	1
	Junkers Ju 52	4	0	4
Escuela de Tripulantes (Málaga)	Heinkel He 46	3	3	6
	Heinkel He 45	3	0	3
	Junkers Ju 52	2	0	2
	D.H. 82 Tiger Moth	2	1	3
Escuela de Vuelos sin Visibilidad (Matacán)	Junkers W 34	2	0	2
	Junkers Ju 52	5	2	7
	Heinkel He 111	1	0	1
	González Gil-Pazó GP-1	0	3	3
Escuela de Caza (Reus)	Fiat CR.32	15	3	18
	Romeo Ro.41	14	6	20
	Polikarpov I-16	1	0	1
	Caproni AP.1	5	1	6
	Fiat CR.30	1	1	2
	Breda Ba.28	1	1	2
	Messerschmitt Bf 109B	1	0	1
	Messerschmitt Bf 108	0	1	1
	González Gil-Pazó GP-1	1	0	1



Centro docente	Aeronaves	En vuelo o en revisión menor	En revisión mayor	Total destinados
Academia del Arma de Aviación (León)	Savoia S.81	5	6	11
	Heinkel He 70	0	1	1
	Breda Ba. 65	8	2	10
	Caproni AP.1	3	1	4
	González Gil-Pazó GP-1	0	1	1
	Fiat CR.32	7	1	8
	D.H. 60GIII <i>Moth Major</i>	7	2	9



Las *Moth Major* –una de las cuales aparece en estas fotos– y las *Tiger Moth* complementaron a las Bü 131 en las escuelas del Grupo de Levante hasta que, a finales de 1940, pasaron destinadas a la Academia del Arma de Aviación. (Archivo del autor, cortesía de Juan Arráez)

Ilustración: Luis Fresno Crespo.

En este año de 1940 falleció en acto de servicio el personal que se cita a continuación:

- 9 de abril: teniente Antonio Calvo Martín, a bordo de la GP-1 30-119 de la Escuela de VSV, en Olmedo (Valladolid)
- 14 de mayo: alférez Enrique Ruiz-Jiménez Cortés, en el CR.32 3-232 de la Escuela de Caza, accidentado en aguas de Tarragona
- 7 de junio: teniente Leopoldo de Castro García, en el Romeo Ro.41 7-3 de la Escuela de Caza, en Valls (Tarragona)
- 1 de julio: alférez José Morán Santos, en la Bü 131 33-14 de la Escuela de Las Bardocas, en cuyo aeródromo se estrelló



- 9 de julio: teniente Manuel Copano Taboada y alférez Antonio Herrero García, en el Hispano E-30 30-133 de la Escuela de Transformación del Grupo de Levante, en San Javier
- 24 de julio: capitán Eduardo Noriega Delgado, en el CR.32 3-193 de la Escuela de Caza, que cayó en la playa de La Canonja (Tarragona)
- 26 de agosto: sargento Guillermo Jiménez Rivera, en el Romeo Ro.41 7-7 de la Escuela de Caza, accidentado en Reus
- 27 de septiembre: tenientes Francisco Mariscal Martín y

Anselmo García-Polavieja Novo, a bordo del Romeo Ro.37bis 12-52 de la Escuela de Transformación del Grupo Sur, accidentado en Puerto Real (Cádiz)

- 28 de octubre: sargento Pedro Margarit Ayuso y cabo Justo Díaz Valdés, en la D.H.60GIII *Moth Major* 30-94 de la Escuela de Transformación del Grupo de Levante, accidentada en aguas de San Javier.

En 1941, el “acontecimiento” más notable fue el traslado –decidido en el segundo semestre de 1940– de la Escuela de Caza des-



de su emplazamiento tarraconense a Morón de la Frontera, que se llevó a cabo de forma paulatina hasta el mes de julio y haciendo "escala" en Jerez, donde permaneció transitoriamente hasta que se terminó de acondicionar Morón; así, el 25 de enero tenía ya en el aeródromo jerezano ocho Romeo 41 (tres biplazas y cinco monoplazas), cuatro CR.32 y uno de los CR.30 (el otro estaba en los talleres de la Maestranza de Sevilla), y el 1 de agosto ya se hallaban en él todos los aviones que tenía en vuelo. Finalmente, el 1 de octubre ya ocupó su nuevo y definitivo emplazamiento.

El 1 de febrero de 1941, "por la escasez de material y por la difi-

cultad para adquirir repuestos", fue disuelto el Regimiento de Bombardeo nº 16 y sus Savoia S.81 pasaron destinados a la Academia del Arma, en la que ya se hallaban muchos de ellos, en calidad de agregados.

A lo largo del año, entre los meses de marzo y agosto, CASA hizo entrega de las 49 Bü 131 restantes del primer lote, e inició la construcción de la segunda tanda de 50, que había sido contratada el año anterior y que entregaría en 1943.

Por otro lado, y a medida que fueron causando alta las nuevas Bücker, se procedió a ir entregando a sus correspondientes maes-

Veintitrés de los 28 Romeo Ro.41 comprados por la Aviación Nacional, durante la guerra, sobrevivieron a ésta. De ellos, diecinueve eran monoplazas y cuatro biplazas. Siempre estuvieron destinados en la Escuela de Caza. El 26 de agosto, el matriculado 7-7 se accidentó en Reus, pero sería reconstruido posteriormente en el Parque Eventual de Cataluña

Ilustración: Julio López Caeiro.

tranzas, para su revisión y posterior cesión a la Dirección General de Aviación Civil, las *Moth Major*, *Tiger Moth*, GP-1 y Caudron *Aiglón* y *Luciole*, todas las cuales constituirían los primeros efectivos de los renacientes aeroclubes.

El 31 de diciembre de 1941, la situación era la siguiente:



Centro docente	Aeronaves	En vuelo o en revisión menor	En revisión mayor	Total destinados
Escuela Elemental nº 1 del Grupo Sur (El Copero)	Bücker Bü 131	12	5	17
Escuela Elemental nº 2 del Grupo Sur (Las Bardocas)	Bücker Bü 131	16	5	21
	Caproni Ca.310	1	0	1
	Polikarpov I-15	1	0	1
Escuela de Transformación del Grupo Sur (Jerez de la Frontera)	Romeo Ro 37bis	9	3	12
	Junkers Ju 52	1	0	1
	Bücker Bü 131	19	2	21
	Bücker Bü 133C	6	8	14
	Gotha Go 145	2	15	17
	Caproni Ca.310	3	0	3
Escuelas Elementales 1 y 2 del Grupo de Levante (Alcantarilla y El Palmar)	Bücker Bü 131	28	7	35
	Bücker Bü 133C	0	1	1
Escuela de Transformación del Grupo de Levante (San Javier)	Hispano E-30	4	6	10
	Heinkel He 45	13	8	21
	Savoia S.81	0	5	5
	Caproni Ca.310	1	2	3
	Bücker Bü 131	14	2	16
	Bücker Bü 133C	5	0	5
	Junkers Ju 52	3	1	4
Escuela de Tripulantes (Málaga)	Heinkel He 46	1	3	4
	Junkers W 34	0	2	2
	D.H. 82 Tiger Moth	4	0	4
Escuela de Vuelos sin Visibilidad (Matacán)	Junkers Ju 52	6	3	9
	Heinkel He 111	2	0	2
Escuela de Caza (Morón de la Frontera)	Fiat CR.32	17	2	19
	Romeo Ro.41	9	12	21
	Polikarpov I-16	2	0	2
	Caproni AP.1	1	3	4
	Fiat CR.30	1	0	1
	Messerschmitt Bf 108	1	0	1
Academia del Arma de Aviación (León)	Savoia S.81	6	0	6
	Heinkel He 70	0	1	1
	Breda Ba. 65	4	0	4
	Caproni AP.1	1	3	4
	Fiat CR.32	6	0	6

Los fallecidos en accidentes de vuelo en 1941 fueron los siguientes:

- 8 de mayo: teniente Julio Fernández Castaño, en el Caproni AP-1 32-8 de la Academia del Arma, en el pueblo palentino de Guardo

- 19 de junio: alférez Pedro Espino Mirabell, en la Bücker Bü 131 33-22 de la Escuela de El Copero, en este aeródromo
- 10 de julio: alférez Luis González Sanz, en el Heinkel He 45 15-12 de la Escuela de

Transformación del Grupo de Levante, en San Javier

- 26 de julio: teniente José López-Guerrero González, en una Bü 131 de la Escuela Elemental nº 1 del Grupo Sur, en El Copero
- 16 de agosto: sargentos Carlos Doménech Ramírez de Are-



Los diez que llegaron a España en abril de 1937 sobrevivieron a la guerra y estuvieron destinados en la Escuela de Caza y en la Academia del Arma de Aviación.

Ilustraciones: Julio López Caeiro.

Ilano y Tomás Serrano Romera, en una Bü 131 de Alcantarilla, en este aeródromo

- 15 de agosto: capitán Luis Benavides Martínez de la Victoria, en el Breda Ba.65 16-9 de la Academia, en las inmediaciones del aeródromo de León
- 28 de octubre: teniente Manuel Rodríguez Salgado, en una Bü 131 de la Escuela Elemental nº 2 de Levante, en El Palmar
- 5 de noviembre: alférez Luis Rodríguez Sanz, en la Bucker Bü 131 33-103 de la Escuela Elemental nº 1 del Grupo Sur, en El Copero
- 21 de noviembre: teniente Manuel Antequera Cara y alférez Onofre Victoria Victoria, en las Bucker Bü 131 33-102 y 33-95, respectivamente, de la Escuela Elemental nº 1 de Levante, en Alcantarilla.

En cuanto al material se refiere, en 1942 cabe destacar la entrega, en el último trimestre del año, a la Maestranza de Madrid, de las ocho primeras Gotha Go 145 construidas con licencia por CASA –de las 25 encargadas por el Ejército del Aire – y denominadas C-1145L. Las ocho serían destinadas, el 30 de diciembre, a la Escuela de Transformación del Grupo de Levante.

Con anterioridad, en el mes de junio, CASA había entregado las

18 C-1133L (Bü 133 con motor Hirth HM 506) que le quedaban por completar para dar por concluido el pedido de 25 que también se le había hecho en 1938; las siete primeras las había terminado, y entregado, en 1940 (una) y 1941(seis). Esas 18 fueron destinadas a las escuelas de El Copero y de Morón y a la Academia de León.

Y antes, el 5 de abril, había volado por vez primera, en Tablada, el prototipo número uno del primer producto de posguerra de la Hispano Aviación: el HS-42, avión de escuela de transformación, del que adquiriría la licencia de fabricación el Ministerio del Aire, y cuya producción en serie se demoraría hasta la segunda mitad de los años cuarenta.

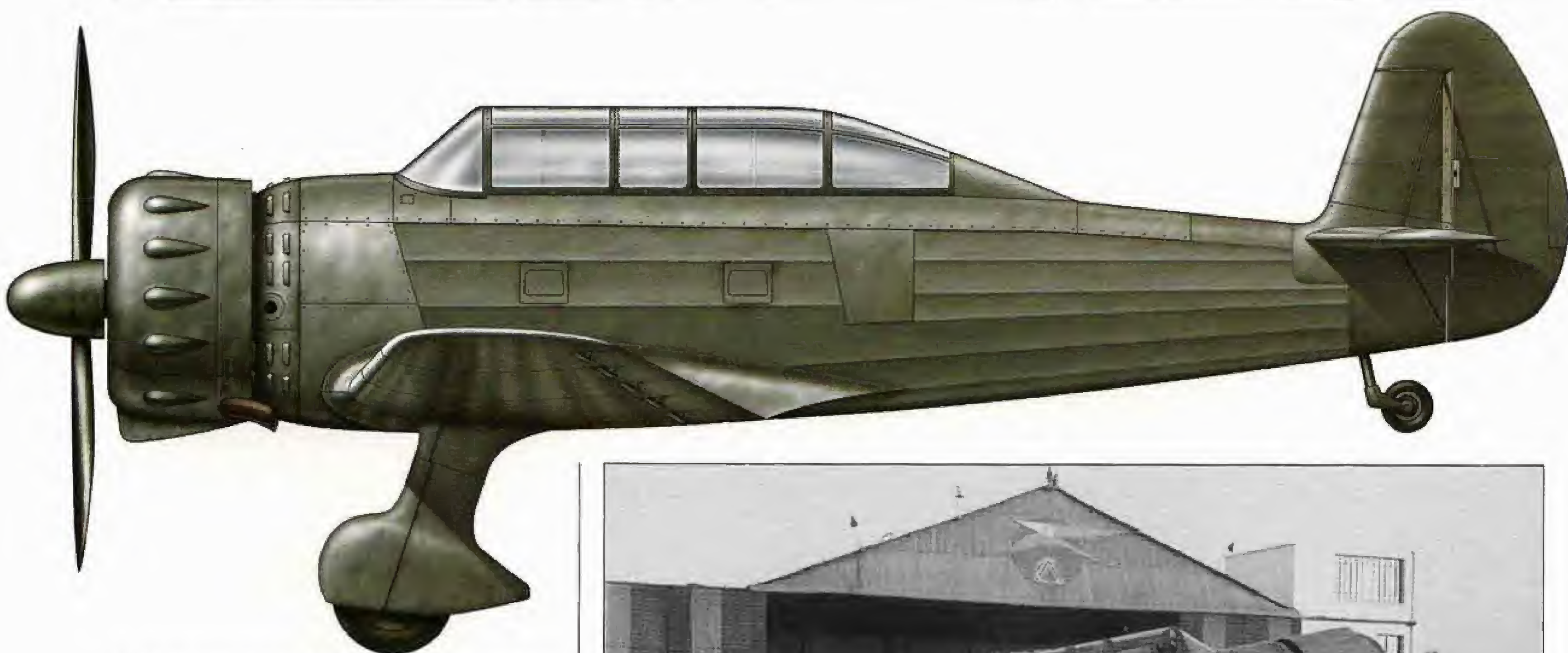
Dos días después de que se fuera al aire el prototipo del HS-42, hizo lo propio, en Cuatro Vientos, el de la HM-1, avioneta de escuela elemental, diseñada por Pedro Huarte-Mendicoa Larraga basándose en la GP-1 de preguerra, y cuya producción sufriría un retraso aún mayor (hasta 1950 no causaron alta en el Servicio los primeros ejemplares.)

Por otro lado, los Breda Ba.65, que desde que pereciera en uno de ellos el capitán Luis Benavides Martínez de la Victoria, habían permanecido sin volar, fueron dados de baja en el Servicio el 29 de enero, por orden expresa del General Subsecretario.

Los efectivos el 31 de diciembre eran los que se indican en la tabla siguiente:



Centro docente	Aeronaves	En vuelo o en revisión menor	En revisión mayor	Total destinados
Escuela Elemental nº 1 del Grupo Sur (El Copero)	Bücker Bü 131	17	0	17
	Bücker Bü 133	1	0	1
Escuela Elemental nº 2 del Grupo Sur (Las Bardocas)	Bücker Bü 131	13	3	16
	Caproni Ca.310	1	0	1
	Polikarpov I-15	1	0	1
	Bücker Bü 133	1	0	1
Escuela de Transformación del Grupo Sur (Jerez de la Frontera)	Romeo Ro.37bis	6	6	12
	Junkers Ju 52	1	0	1
	Bücker Bü 131	7	0	7
	Bücker Bü 133C	10	3	13
	Gotha Go 145	4	9	13
	Caproni Ca.310	3	0	3
	Savoia S.81	1	0	1
Escuelas Elementales 1 y 2 del Grupo de Levante (Alcantarilla y El Palmar)	Bücker Bü 131	21	7	28
	Bücker Bü 133C	0	1	1
Escuela de Transformación del Grupo de Levante (San Javier)	Hispano E-30	7	0	7
	Heinkel He 45	10	10	20
	Savoia S.81	3	1	4
	Caproni Ca.310	1	2	3
	Bücker Bü 131	2	2	4
	Bücker Bü 133C	5	0	5
	Junkers Ju 52	3	0	3]
Escuela de Tripulantes (Málaga)	Heinkel He 46	2	0	2
	Junkers W 34	2	0	2
	Bücker Bü 131	5	1	6
Escuela de Vuelos sin Visibilidad (Matacán)	Junkers Ju 52	6	3	9
	Heinkel He 111	2	0	2
Escuela de Caza (Morón de la Frontera)	Fiat CR.32	13	4	17
	Romeo Ro.41	10	9	19
	Polikarpov I-16	3	0	3
	Caproni AP.1	3	0	3
	Fiat CR.30	1	0	1
	Messerschmitt Bf 108	1	0	1
	Messerschmitt Bf 109	0	1	1
	Bücker Bü 131	1	0	1
	Bücker Bü 133	5	2	7
	Savoia S.81	8	0	8
Academia del Arma de Aviación (León)	Heinkel He 70	0	1	1
	Caproni AP.1	0	1	1
	Fiat CR.32	6	2	8
	Bücker Bü 131	16	7	23
	Bücker Bü 133	10	0	10



El Hispano-Suiza HS-42 calienta motor, ante el barracón del Aero Club de Tablada, antes de iniciar su vuelo, pilotado por Fernando Flores Solís. (Archivo «Canario» Azaola).

Ilustración: Julio López Caeiro.

Durante este año de 1942, los caídos en acto de servicio fueron los siguientes:

- 27 de febrero: teniente José Antonio Palacios Beigbeder y sargento Inocencio Nicieza Ríos, a bordo del Gotha Go 145 38-9 de la Escuela de Transformación del Grupo Sur, en Jerez de la Frontera
- 13 de marzo: alférez José Til Barbany, en la Bü 131 33-30, en El Palmar.

En 1943, entre los meses de abril y noviembre, CASA entregó el segundo lote de 50 C-1131H, que le había sido pedido en 1940, y recibió el encargo de un tercero, también por 50 ejemplares. Y, en junio, los efectivos de la Escuela de Caza experimentaron un notable incremento, gracias a la incorporación, por destino, de los 14 Bf 109F comprados a la *Luftwaffe* y traídos en vuelo desde Francia a finales de mayo.



Por otro lado, la Escuela de Transformación de Jerez recibió en octubre sus primeros Fiat CR.32, al serle destinados los biplazas con matrículas 3-191, 3-195, 3-250 y 3-262 (los dos últimos en calidad de agregados de la Escuela de Caza.) Al finalizar noviembre, eran ya 19 los aviones de este modelo (monoplazas y biplazas) que tenía destinados. Con ellos pudo compensar la merma de efectivos que había supuesto la baja, en el mes de agosto, de los 12 Romeo Ro.37bis que hasta entonces había tenido destinados y que eran los últimos que quedaban en servicio, de los que sólo tres estaban en condiciones de volar.

Y en la Escuela de Transformación de Levante causaron baja en el mes de febrero los siete Hispano E-30 que quedaban en servicio,

El Heinkel He 45 fue a la Escuela de Transformación del Grupo de Escuelas de Levante lo que el Romeo Ro.37 a la del Grupo Sur. La vida operativa del 15-45 quedó truncada el 13 de abril de 1943 a consecuencia de un grave accidente que tuvo lugar en el aeródromo de El Palmar, a consecuencia del cual perdió la vida el brigada Emilio Villarino García. (Miguel Ángel Sanz Martín)

que habían sido destinados a la Academia del Arma en enero.

A lo largo del año, hubo que lamentar la pérdida en accidentes de vuelo de los tripulantes siguientes:

- 29 de enero: alférez Fernando González Montes y brigada José Ramón Hoces Cabrera, en el Romeo Ro.41 biplaza matriculado 37-6, de la Escuela de Caza, en Morón de la Frontera
- 13 de abril: brigada Emilio Villarino García, en el Heinkel He 45 15-45, de la Escuela de Transformación de Levante, en El Palmar
- 4 de mayo: brigada Fernando Moreno González-Corroto, en la Bücker Bü 133C 35-2, de la Escuela de Caza, en Morón de la Frontera.

El hecho más destacable fue, sin duda, la creación, por decreto del 28 de julio, de la Academia General del Aire, que desde dos años más tarde, cuando inauguró sus actividades, tendría a su cargo la formación militar de los aspirantes a oficiales de todas las Armas y Cuerpos del Ejército del Aire.

Los efectivos el 31 de diciembre eran los que se indican a continuación:

Centro docente	Aeronaves	En vuelo o en revisión menor	En revisión mayor	Total destinados
Escuela Elemental nº 1 del Grupo Sur (El Copero)	Bücker Bü 131	16	4	20
Escuela Elemental nº 2 del Grupo Sur (Las Bardocas)	Bücker Bü 131	8	10	18
	Caproni Ca.310	1	0	1
	Polikarpov I-15	1	0	1
	Bücker Bü 133	1	0	1
Escuela de Transformación del Grupo Sur (Jerez de la Frontera)	Junkers Ju 52	1	0	1
	Bücker Bü 131	7	1	8
	Bücker Bü 133C	4	2	6
	Gotha Go 145/C-1145L	14	7	21
	Caproni Ca.310	1	2	3
	Savoia S.81	0	1	1
	Fiat CR.32	19	0	19
Escuelas Elementales 1 y 2 del Grupo de Levante (Alcantarilla y El Palmar)	Bücker Bü 131	25	9	34
	Bücker Bü 133C	0	1	1
Escuela de Transformación del Grupo de Levante (San Javier)	Heinkel He 45	17	1	18
	Savoia S.81	4	0	4
	Caproni Ca.310	3	0	3
	Bücker Bü 131	8	1	9
	Bücker Bü 133	4	1	5
	Junkers Ju 52	4	0	4
	Gotha Go 145/C-1145L	10	2	12
Escuela de Tripulantes (Málaga)	Heinkel He 46	3	0	3
	Junkers W 34	1	2	3
	Bücker Bü 131	2	0	2
Escuela de Vuelos sin Visibilidad (Matacán)	Junkers Ju 52	8	1	9
	Heinkel He 111	1	1	2
Escuela de Caza (Morón de la Frontera)	Fiat CR.32	26	3	29
	Romeo Ro.41	7	9	16
	Polikarpov I-16	3	0	3
	Caproni AP.1	2	1	3
	Fiat CR.30	1	0	1
	Messerschmitt Bf 108	1	1	2
	Messerschmitt Bf 109	13	2	15
	Bücker Bü 131	1	0	1
	Bücker Bü 133	13	1	14
Academia del Arma de Aviación (León)	Savoia S.81	8	2	10
	Heinkel He 70	1	0	1
	Fiat CR.32	7	2	9
	Bücker Bü 131	13	9	22
	Bücker Bü 133	9	1	10
	Hispano E-30	7	0	7



En esta fotografía tomada en la Escuela de Transformación del Grupo de Levante –en San Javier (Murcia)–, en fecha que no hemos podido precisar, podemos observar tres Hispano E-30 –en primer plano–, una línea con hasta nueve Heinkel He 45 *Pavo*, y un Junkers Ju 52, en segundo plano, junto a los hangares.

Ya en 1944, en enero la Escuela de Transformación de Morón recibió de la Hispano cinco nuevos CR.32 biplazas y, de otras escuelas y unidades, varios monoplazas; y, en febrero, del Grupo de Entrenamiento y Transporte del Estado Mayor, el segundo prototipo del HS-42, que estuvo destinado en ella hasta el mes de mayo del año siguiente.

En marzo, la Academia de León recibió una Fieseler *Storch*, que utilizaría para remolcar los veleros *Kranich* y *Baby* que por entonces le fueron destinados, y que, ostentando en el fuselaje –hasta comienzos de 1946, cuando comenzaron a lucir las denominaciones militares V.2 y V.1, respectivamente, que les corresponderían en virtud de la IG nº 1 del 2 de noviembre de 1945– una peculiar mezcla de indicativos alfa-numéricos (dos de los *Kranich* tenían los EC-2-19 y 20, y algunos de los *Baby* los EC-1-42, 44, 46, 56 y 57), tendría en dotación hasta su disolución a finales de los años cuarenta.

Entre marzo y diciembre, cuatro de los Bf 109F de la Escuela de Caza estuvieron basados en Tabla-

da, en calidad de agregados al Regimiento de Caza número 22.

En el mes de junio fueron aprobados los expedientes de baja de los veteranos Romeo Ro.37bis, presentados por la Maestranza Aérea de Madrid –que era la cabecera técnica de este modelo– en los meses de febrero y abril, y que, como hemos dicho anteriormente, habían sido dados de baja en vuelo en agosto de 1943.

CASA, por su parte, no entregó este año ninguna de las C-1131H que se le habían encargado el año anterior.

El personal que perdió la vida en accidentes de vuelo o a consecuencia de ellos fue el siguiente:

- 25 de enero: cabo alumno Gonzalo Pérez Manso de Zúñi-

ga, en el CR.32 matriculado 3-158, de la Escuela de Transformación de Jerez, en este aeródromo

- 17 de febrero: teniente Javier Torres Andueza y cabo alumno Joaquín Pérez Moreno, en la C-1145L 38-31, de la misma Escuela, en Jerez
- 5 de junio: cabo alumno José Luis Tarodo López (que fallecería el día 7), en el CR.32 número 3-364, de la Escuela de Caza, en Morón

La situación al 31 de diciembre era la que se indica en el siguiente cuadro:

Veintitrés de los 28 Romeo Ro.41 comprados por la Aviación Nacional sobrevivieron a la guerra y siempre estuvieron destinados en la Escuela de Caza.



Centro docente	Aeronaves	En vuelo o en revisión menor	En revisión mayor	Total destinados
Escuela Elemental n.º 1 del Grupo Sur (El Copero)	Bücker Bü 131	3	4	7
Escuela Elemental n.º 2 del Grupo Sur (Las Bardocas)	Bücker Bü 131	9	0	9
	Caproni Ca.310	1	0	1
	Polikarpov I-15	0	1	1
	Bücker Bü 133	1	0	1
Escuela de Transformación del Grupo Sur (Jerez de la Frontera)	Junkers Ju 52	1	0	1
	Bücker Bü 131	7	2	9
	Bücker Bü 133C	3	0	3
	Gotha Go 145/C-1145L	9	3	12
	Caproni Ca.310	1	2	3
	Fiat CR.32	13	5	18
	Hispano HS-42	1	0	1
	Fiat CR.30	0	1	1
Escuelas Elementales 1 y 2 del Grupo de Levante (Alcantarilla y El Palmar)	Bücker Bü 131	28	5	33
	Bücker Bü 133C	1	0	1
Escuela de Transformación del Grupo de Levante (San Javier)	Heinkel He 45	16	0	16
	Savoia S.81	4	0	4
	Caproni Ca.310	0	1	1
	Bücker Bü 131	5	0	5
	Bücker Bü 133	5	0	5
	Junkers Ju 52	4	0	4
	Gotha Go 145/C-1145L	10	2	12
Escuela de Tripulantes (Málaga)	Heinkel He 46	3	0	3
	Junkers W 34	1	1	2
	Bücker Bü 131	2	1	3
Escuela de Vuelos sin Visibilidad (Matacán)	Junkers Ju 52	9	1	10
	Heinkel He 111	1	1	2
	Bücker Bü 131	4	0	4
Escuela de Caza (Morón de la Frontera)	Fiat CR.32	15	16	31
	Romeo Ro.41	7	11	18
	Polikarpov I-16	2	0	2
	Caproni AP.1	1	0	1
	Fiat CR.30	1	0	1
	Messerschmitt Bf 108	1	2	3
	Messerschmitt Bf 109	14	1	15
	Bücker Bü 131	5	5	10
	Bücker Bü 133	2	8	10
Academia del Arma de Aviación (León)	Savoia S.81	9	1	10
	Heinkel He 70	1	0	1
	Fiat CR.32	7	2	9

Centro docente	Aeronaves	En vuelo o en revisión menor	En revisión mayor	Total destinados
Academia del Arma de Aviación (León)	Fiat CR.32	7	2	9
	Bücker Bü 131	12	6	18
	Bücker Bü 133	9	1	10
	Hispano E-30	6	1	7
	Fieseler Fi 156	1	0	1



En 1945, CASA entregó 38 de las 50 C-1131H del tercer lote, que completaría en 1946; además, recibió el encargo de construir otra cincuenta. Aparte de esas altas, las únicas que hubo procedentes de fábrica fueron las de tres CR.32 biplazas, de la Hispano, compañía que durante este año llevó a cabo la transformación de los últimos once ejemplares de la serie de 30 solicitada por el Ministerio, pero que no pudo entregar hasta 1946, ya que estaban a falta de algunos elementos indispensables.

En mayo, los efectivos de Bf 109F de la Escuela de Caza que-

daron reducidos a la mitad, ya que siete de estos aviones se incorporaron al Grupo 25 del Regimiento de Caza n.º 23, de Reus, al que habían sido destinados. Y el 15 de septiembre inició sus actividades la Academia General del Aire.

En cuanto a accidentes se refiere, en el único mortal que se produjo perecieron los doce ocupantes del avión afectado: el Junkers Ju 52 matriculado 22-95, de la Escuela de Vuelos sin Visibilidad. El suceso tuvo lugar en el aeródromo de León el 16 de mayo, y los fallecidos fueron el

Durante los años de la SGM, el Ju 52 22-105 estuvo, casi exclusivamente, destinado en la Escuela de Vuelos sin Visibilidad de Matacán. (Archivo del autor)

capitán Joaquín Coello Morales (piloto), el teniente José Manuel Gómez Pérez-España (copiloto) y los cabos primeros Benigno García Ballesteros (radio), Félix Ortiz Pradera (radio) y Eutiquio Real Hojas (mecánico), todos ellos de la citada escuela, así como el capitán José María Saturnino Santero, el teniente Santiago Zárate Martínez-Zárate, el cabo primero Cesáreo Velasco Nieto, los cabos José Santos Gutiérrez y Lorenzo Aguado Yuste y los soldados José Bilbao Araquistáin y José María Aragón Ortiz, del aeródromo de León.

El último día de agosto, los efectivos eran los siguientes:

Los 19 Gotha Go 145 que sobrevivieron a la Guerra Civil y se incorporaron al Ejército del Aire, permanecieron durante su vida en activo asignados a la Escuela de Transformación del Grupo Sur, en Jerez de la Frontera. (Archivo «Canario» Azaola).



Centro docente	Aeronaves	En vuelo o en revisión menor	En revisión mayor	Total destinados
Escuela Elemental n.º 1 del Grupo Sur (El Copero)	Bücker Bü 131	5	2	7
Escuela Elemental n.º 2 del Grupo Sur (Las Bardocas)	Bücker Bü 131	9	0	9
	Polikarpov I-15	1	0	1
	Bücker Bü 133	1	0	1
Escuela de Transformación del Grupo Sur (Jerez de la Frontera)	Junkers Ju 52	1	0	1
	Bücker Bü 131	8	1	9
	Bücker Bü 133C	3	0	3
	Gotha Go 145/C-1145L	6	7	13
	Fiat CR.32	10	2	12
Escuelas Elementales 1 y 2 del Grupo de Levante (Alcantarilla y El Palmar)	Bücker Bü 131	28	5	33
	Bücker Bü 133C	0	1	1
Escuela de Transformación del Grupo de Levante (San Javier)	Heinkel He 45	10	6	16
	Savoia S.81	3	1	4
	Bücker Bü 131	5	1	6
	Bücker Bü 133	3	2	5
	Junkers Ju 52	4	0	4
	Gotha Go 145/C-1145L	9	3	12
	Junkers W 34	1	0	1
Escuela de Tripulantes (Málaga)	Heinkel He 46	1	2	3
	Junkers W 34	1	1	2
	Bücker Bü 131	3	0	3
Escuela de Vuelos sin Visibilidad (Matacán)	Junkers Ju 52	7	3	10
	Heinkel He 111	3	0	3
	Bücker Bü 131	3*	1	4
Escuela de Caza (Morón de la Frontera)	Fiat CR.32	21	10	31
	Romeo Ro.41	7	0	7
	Polikarpov I-16	2	0	2
	Caproni AP.1	1	0	1
	Messerschmitt Bf 108	2	1	3
	Messerschmitt Bf 109	2	6	8
	Bücker Bü 131	6	1	7
	Bücker Bü 133	2	7	9
Academia del Arma de Aviación (León)	Savoia S.81	8	2	10
	Heinkel He 70	1	0	1
	Fiat CR.32	6	3	9
	Bücker Bü 131	13	5	18
	Bücker Bü 133	6	4	10
	Hispano E-30	0	7	7
	Fieseler Fi 156	1	0	1

(*) Agregados a la Academia General del Aire.

EL MATERIAL

Como ha quedado patente, la flota de aviones empleados para labores de enseñanza fue de lo más variopinta. Por ello, y para seguir un cierto orden, vamos a empezar hablando de los modelos que al finalizar el período sobre el que versa este trabajo ya no figuraban entre los efectivos de las Escuelas o de las Academias.

Romeo 37bis

De los 68 ejemplares que se recibieron de Italia, todo parece indicar que 39 sobrevivieron a la guerra (al menos éstos eran los que figuraban en inventario en agosto de 1939 y el 3 de enero de 1940), si bien sólo hemos llegado a determinar las matrículas de 33, que eran las siguientes: 12-1 (ex MM10710), 2, 4, 9 (ex MM10718), 13 (n/f 917), 15, 21, 27, 34 (ex MM11256), 35 (ex MM11263), 36 (ex MM11306), 37 (ex MM11320), 39, 40 (n/f 713), 42, (n/f 725), 43 (ex MM10985), 44 (ex MM11303), 45 (n/f 885), 46, 47 (n/f 910), 48, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57 (n/f 894), 58, 59, 60 y 63.

El 1 de febrero de 1941 eran 25 los que quedaban en activo, canti-

Este anónimo Aero A-101, fotografiado en Tablada, fue uno de los 22 que sirvieron en la Aviación Nacional y, probablemente, uno de los 13 que en los primeros meses de la postguerra estuvieron destinados en la Escuela de Tripulantes de Málaga. (Aeródromo Militar de Tablada, cortesía de José Vento)

Ilustración: Julio López Caeiro.



dad que el 30 de junio del año siguiente había quedado reducida a 18. Como hemos visto, únicamente sirvieron en la Escuela de Transformación del Grupo Sur, en Jerez de la Frontera, destino que perdieron definitivamente el 28 de agosto de 1943, cuando los pocos que quedaban fueron dados de baja en vuelo.

Hasta su baja en vuelo en agosto de 1943, los Romeo Ro.37 sirvieron como aviones de transformación en la escuela del Grupo Sur basada en Jerez de la Frontera. (Aeródromo Militar de Tablada, cortesía de José Vento)

Aero A-101

La Escuela de Tripulantes, o de Observadores, tuvo destinados has-





El Breda Ba.65 matriculado 16-3 había sido portador, hasta 1940, de la matrícula 16-11.

Ilustración: Luis Fresno Crespo.

ta finales de julio de 1940 muchos de los 13 aviones de este tipo que sobrevivieron a la guerra, si bien es cierto que volaron en muy contadas ocasiones, si nos fijamos de lo que se decía en los partes mensuales que ese centro docente rindió a la superioridad durante, al menos, aquellos meses de 1940: solamente hubo uno en vuelo en el mes de febrero, el resto del tiempo estuvieron siempre "en talleres".

El 1 de agosto de 1940 ya no tenía ninguno en dotación, pues habían pasado a la Maestranza de Sevilla, para que fueran propuestos de baja. El 1 de febrero de 1941 dejaron de aparecer en inventario.

Sus matrículas eran las siguientes: 17-3, 5, 6 a 10, 13, 14, 16, 17, 20 y 22. Además, en relación con el matriculado 17-2 (cuyo número de fabricación era el 25), que —en fecha que desconocemos— había resultado incendiado cuando estaba destinado en la Segunda Escuadrilla del Grupo 5-G-17, sabemos que el 18 de abril de 1939 se ordenó a la Maestranza de Sevilla que propusiera su baja en el Servicio.

Breda Ba.65

"Con esta fecha he dispuesto que el material Breda-65 (sic) que se encuentra actualmente destinado en el 11 Grupo, pase a formar parte de la Academia del Arma en León (...)". Tal rezaba el escrito dirigido por el Jefe del Estado Mayor del Aire a la Dirección General de Material con fecha 14 de diciembre de 1939, en virtud del cual los aviones de este modelo quedaban adscritos a ese centro docente.



Por entonces eran nueve los que seguían en servicio —ya que, de los diez que sobrevivieron a la guerra, uno, el matriculado 16-23, había resultado muy dañado en un accidente que tuvo lugar en el aeródromo de Sanjurjo el 17 de agosto y del que salió ileso su pilo-

to, el alférez Gumersindo Villar Otero—, que permanecerían en León hasta que, a raíz del accidente que le costó la vida al capitán José Luis Benavides Martínez de la Victoria el 15 de agosto de 1941, dejaron de volar y, finalmente, fueron dados de baja, el 29 de enero del



año siguiente, por orden expresa del General Subsecretario.

Las matrículas que habían ostentado durante la guerra civil eran las 16-1, 7, 11, 12, 16, 18, 35, 39 y 41, que conservaron hasta que, ya en 1940, fueron sustituidas por las 16-1 a 16-10, excepto la 16-7, que le habría correspondido al 16-23.

Polikarpov R-5

De los nueve *Rasante* republicanos con que llegó a contar el Ejército del Aire (16-1 a 16-9), siete (los 16-1 a 16-7) tuvieron como pri-

Ejército del Aire contó con nueve *Rasante* republicanos que fueron matriculados del 16W-1 al 16W-9. El 16W-9 estuvo destinado en el Grupo 43 de Auámar, en el que sirvió durante poco tiempo, ya que resultaría destruido, en accidente que le costó la vida al capitán Luis Ferrer Herranz, el 8 de octubre de 1941.

Ilustración: Luis Fresno Crespo.

mer destino la Escuela de Transformación del Grupo Sur, donde fueron dados de baja en vuelo muy pronto (en el mes de marzo de 1940), y los otros dos estuvieron mucho tiempo en revisión en la Maestranza de Tetuán.

El 31 de octubre de 1940, seis (los 16-1, 2, 4, 5, 7 y 9) fueron destinados a la Academia de León, a la que no llegarían a incorporarse, puesto que trece días después se anuló aquella orden y se decidió que fueran depositados en la Maestranza de Sevilla. Sólo uno de ellos, el 16-9, saldría de ésta con posterioridad, destinado al Grupo 43 de Auámar, en el que sirvió durante poco tiempo, ya que resultaría destruido, en accidente que le costó la vida al capitán Luis Ferrer Herranz, el 8 de octubre de 1941. De los demás, la maestranza sevillana había propuesto su baja en el Servicio el 8 de marzo, la cual sería aprobada el 19 de octubre de 1943.

En León, con el característico tabardo y gorro cuartelero, los alumnos del Curso de Transformación, los tenientes Federico Garret Rueda, Ramón Escudé Gisbert y Pedro Lacalle Orellana, se retratan apoyados en el fuselaje de un Breda Ba.65, que tiene pintado, en el círculo negro, el yugo y las flechas en color rojo. (Archivo «Canario» Azaola).

Polikarpov R-Z

En realidad no tenemos constancia de que los *Natachas* que en diferentes épocas del período de referencia fueron utilizados en la Escuela de Observadores hubieran sido destinados a ella; por tanto, nos inclinamos a creer que su estancia en Málaga fue siempre transitoria y en calidad de agregados del Grupo 43 de Larache. Algunos de los que sabemos que pasaron por Málaga fueron los 17W-4, 17, 21, 23, 26, 29, 39 y 31.

Caudron Aiglón y Luciole

Gracias a la siempre inestimable ayuda de Rafael Permuy, hemos podido determinar que 16 *Aiglón* y seis *Luciole* fueron recuperadas al final de la guerra civil y recibieron las matrículas 30-6, 121 a 123, 140 a 146, 148 y 164 a 167, y 30-23, 124, 171 a 173 y 186, respectivamente.

Si las traemos a estas páginas es sólo a título anecdótico, pues el 22 de mayo de 1940 tres *Luciole* (30-171 a 173) y doce *Aiglón* (30-6, 122, 123, 140, 142 a 145, 148 y 164 a 166) fueron destinadas a la Escuela Elemental n.º 1 del Grupo de Escuelas de Levante, a la que, ciertamente, jamás llegarían a incorporarse, puesto que pocos días después se cambió de idea y se decidió cederlas a Aviación





La avioneta matriculada 30•6 era una de las 16 Caudron *Aiglón* recuperadas al final de la guerra civil. El 20 de mayo de 1940, el Estado Mayor del Aire ordenó su entrega a Aviación Civil.

Ilustración: Luis Fresno Crespo.

Civil. Y para que la anécdota esté completa, también hemos de decir que seis de esas *Aiglón* habían sido destinadas con anterioridad a la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos de Cuatro Vientos, a la que tampoco se habían incorporado.

A las escasas supervivientes, el 2 de noviembre de 1945 les fue

Los dos biplazas Fiat CR.30, que tuvo en servicio el Ejército del Aire, siempre estuvieron destinados en la Escuela de Caza, tanto en Reus como en Morón. El matriculado 37•1 sirvió en ese destino hasta finales de octubre de 1944, cuando fue depositado en la Maestranza de Sevilla. (Archivo «Canario» Azaola)

Ilustración: Luis Fresno Crespo.

asignada la denominación L.2. Nos consta que las que ostentaron las matrículas de nuevo "cuño"—aunque, muy probablemente, sólo fuera a efectos administrativos—fueron las L.2-23, 143, 144, 164 y 171.

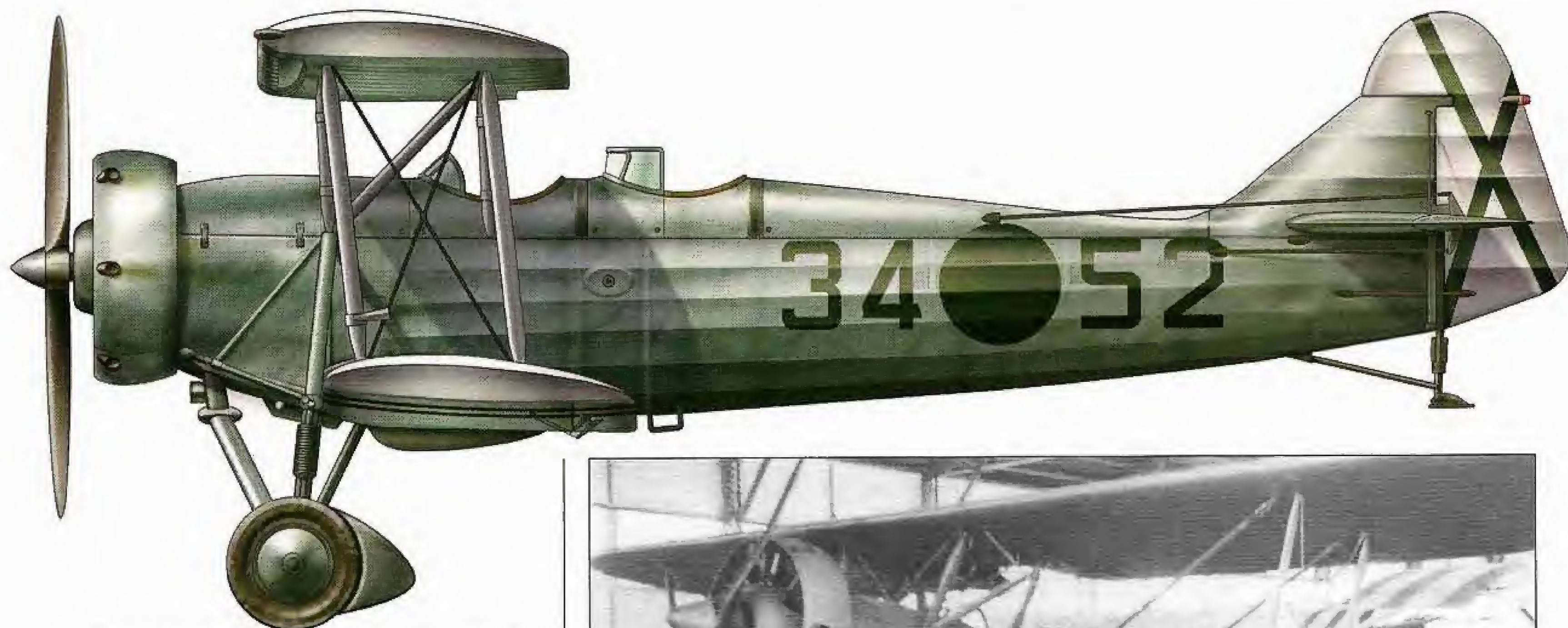
Fiat CR.30

Dos fueron los ejemplares de este modelo que llegaron de Italia durante la contienda y que durante su vida en activo siempre ostentaron las matrículas que entonces se les asignaron: las 37-1 (n/f 20) y 37-12.

Siempre estuvieron destinados en la Escuela de Caza, tanto en Reus como en Morón. El 37-12 sufrió un accidente en Reus el 13 de mayo de 1940, pero debió de ser reparado, ya que el 31 de junio volvió a figurar en vuelo. No obstante, el 31 de noviembre de 1941 ya había sido dado de baja en el Servicio.

Por su parte, el 37-1 fue más longevo, pues sirvió en ese destino hasta finales de octubre de 1944, cuando fue depositado en la Maestranza de Sevilla, en la que





También las dos Brada Ba.28 estuvieron siempre destinadas en la Escuela de Caza. (Archivo Juan Arráez Cerdá).

Ilustración: Luis Fresno Crespo.

permaneció hasta que fue dado de baja casi cuatro años después.

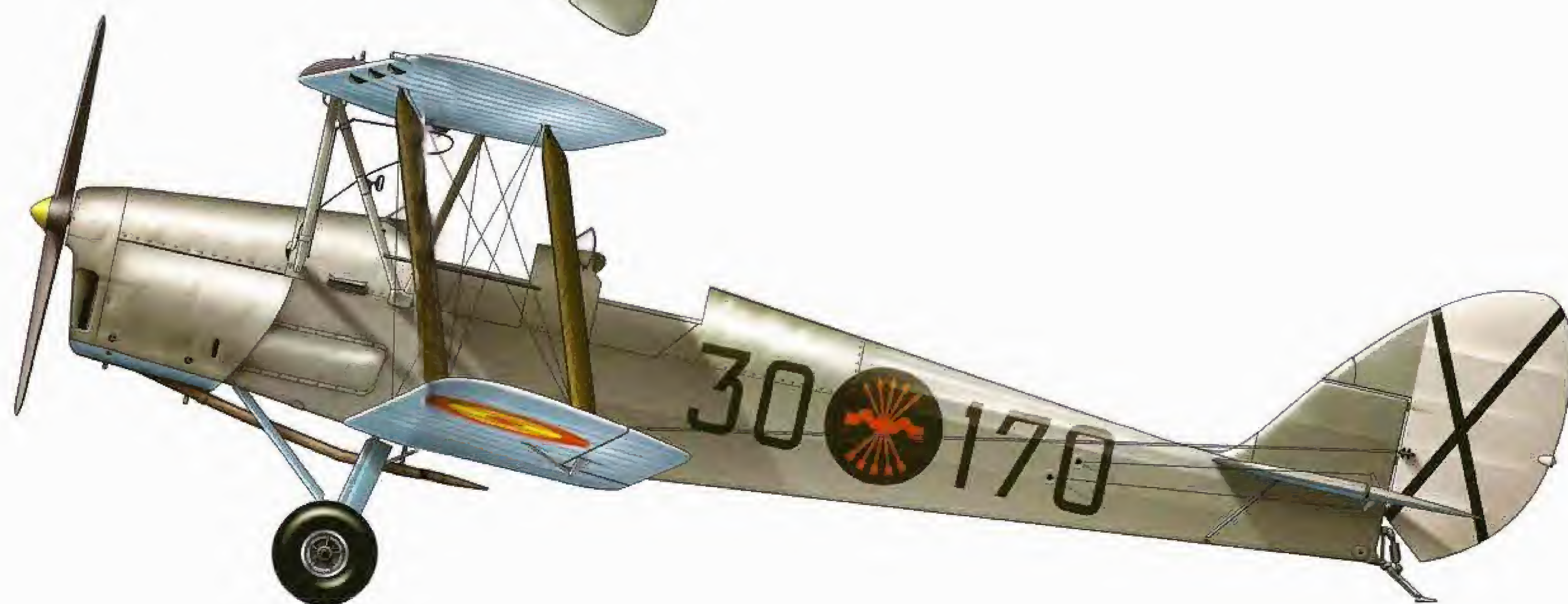
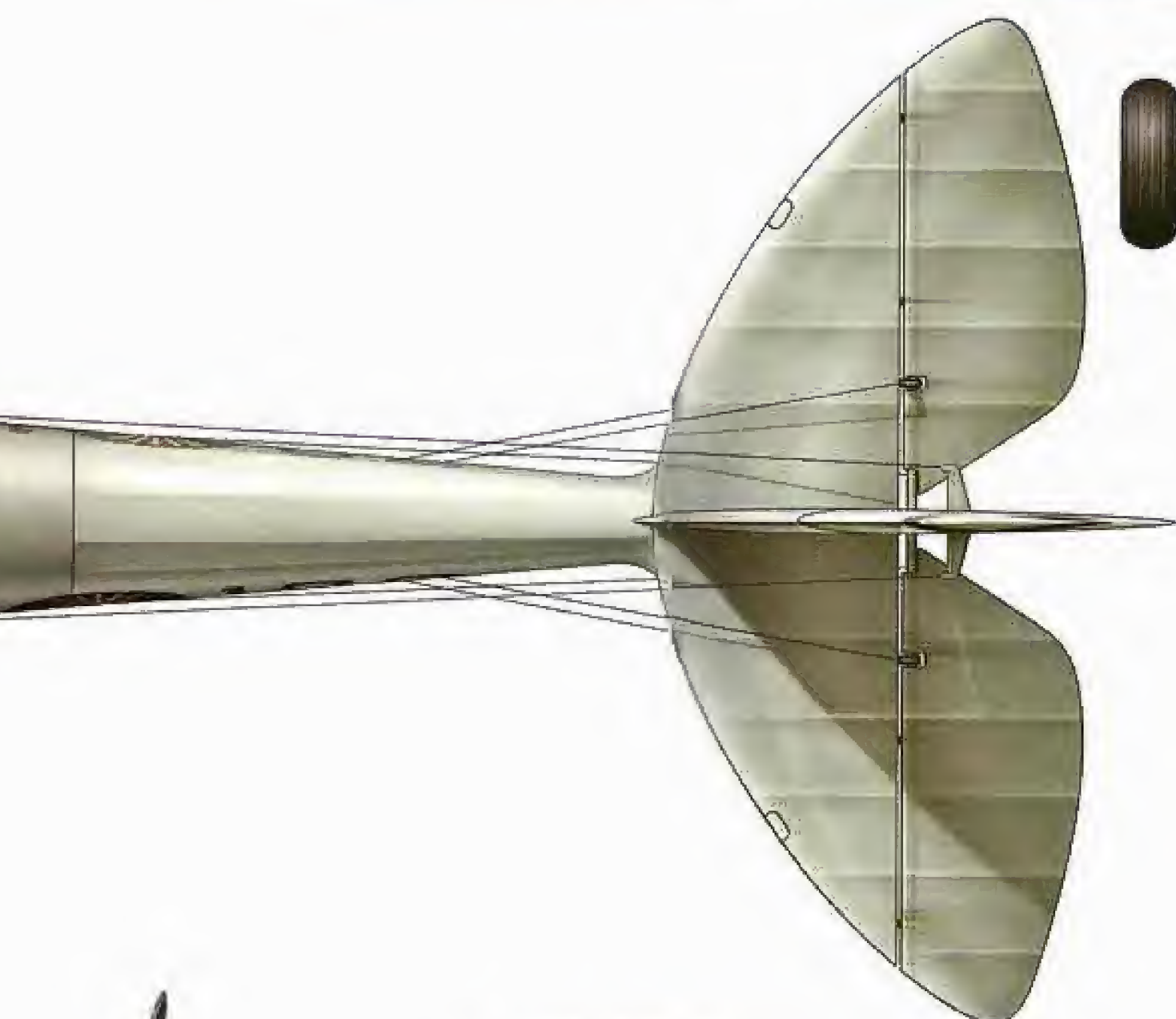
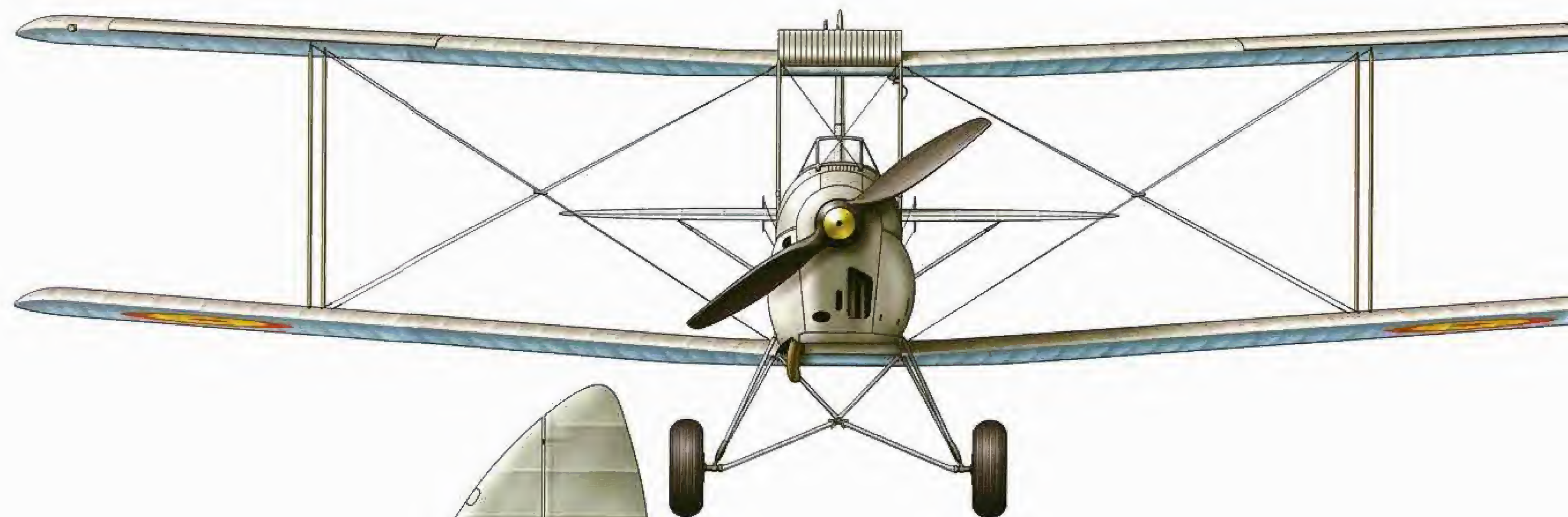
Breda Ba. 28

Los dos aparatos de este tipo de cuya presencia en el Ejército del Aire tenemos constancia fueron los matriculados 34-51 y 34-52, que creemos que fueron los únicos que llegaron a España durante el conflicto bélico fratricida. Al igual que los CR.30, sirvieron siempre en la Escuela de Caza, en la que estuvieron hasta que perdieron destino en noviembre de 1942. Desde entonces, hasta que fueron dados de baja el 21 de septiembre de 1945, permanecieron en la Maestranza de Sevilla.

Al menos 20 *Moth Major* estuvieron encuadradas en el Ejército del Aire. (Archivo Juan Arráez)

Ilustración: Luis Fresno Crespo.





La *Tiger Moth* 30-170 y EE.1-170 fue dada de baja en el Ejército del Aire en mayo de 1951; posteriormente ostentó la matrícula civil EC-AHY. (Miguel Ángel Sanz Martín y SHYCEA, archivo del autor)

Ilustración: Luis Fresno Crespo.

De Havilland D.H. 60G *Moth Major* y D.H. 82 *Tiger Moth*

Al menos 20 *Moth Major* (30-75 a 30-94) y 12 *Tiger Moth* (incluida la supuesta *Tiger* –que dudamos que llegara a ostentar matrícula de posguerra– a bordo de la cual el 13 de abril de 1939 perdió la vida el alférez de Olid Pérez; los otras once eran las matriculadas 30-100 a 30-104, 30-116, 154, 162, 169, 170 y 188) fueron recuperadas y puestas en servicio por el Ejército del Aire. Hubo, además, tres *Tiger* numeradas 30-105, 106 y 107, pero el 2 de enero de 1941 se les sustituyeron estas matrículas por las 30-162, 169 y 170, respectivamente.

Como hemos podido comprobar, estuvieron repartidas por las escue-

Sabemos que la *Tiger Moth* 30-118 fue entregada el 22 de febrero de 1945 por la Dirección General de Aviación civil al Aeroclub de Baleares, con matrícula militar. A partir de diciembre de ese año se convirtió en la EE.1-188, continuando en el mismo destino.

Ilustración: Luis Fresno Crespo.





las de Levante, la de Observadores y la Academia del Arma, hasta que en diciembre de 1941 se hizo cargo de ellas la Maestranza de León, que, tras revisarlas y ponerlas a punto, fue entregándolas a la Dirección General de Aviación Civil a lo largo de los tres años siguientes.

A las que seguían en servicio el 2 de noviembre de 1945, fueran de un modelo u otro, se les asignó la denominación común EE.1. Éstas fueron, al menos, las siguientes: EE.1-80, 83, 86, 89, 90, 91, 93, 94, 100, 101, 103, 116, 162, 169, 170 y 188, aunque, como dijimos al hablar de las *Aiglon* y *Luciole*, en muchos casos sólo les fueran aplicadas a efectos administrativos.

Percival Gull Six

La avioneta de este tipo que estuvo asignada, como aparato de

La única *Gull Six* estuvo asignada a la Jefatura del Grupo de Escuelas de Levante. (Archivo «Canario» Azaola)



enlace, a la Jefatura del Grupo de Escuelas de Levante, hasta el 17 de junio de 1941, y al servicio de la Dirección General de Instrucción, desde esta fecha hasta el mes de noviembre, fue la única de este modelo que tuvo el Ejército del Aire: la matriculada 30-99, que desde entonces, y hasta su baja en el Servicio en 1953, estaría destinada en la Escuadrilla del Cuartel General de la Región Aérea de Levante.

A partir del 2 de noviembre de 1945, su matrícula fue la L.1-99.

González Gil Pazó GP-1

De las 23 GP-1, GP-2 y GP-4 que fueron recuperadas –la mayoría procedente del bando republicano– tras el fin de la guerra, y a las que les fueron asignadas las matrículas 30-004, 007, 20 (GP-4), 96, 113 a 115, 118 a 120, 125 a 129, 149, 153, 155, 156, 158, 159 (GP-2), 160 y 163, tan sólo seis estuvieron en algún momento destinadas en centros docentes: una, la 30-113, en la Escuela de Caza, durante su estancia en Reus, para misiones de enlace; dos en la Academia del Arma, que fueron la 30-156 (de la que a consecuencia de un accidente se hizo cargo la maestranza leonesa a finales de 1940, y que fue dada de baja en marzo de 1941) y la 30-160 (que sustituyó a aquella a partir del 22 de enero), y tres en la Escuela de Vuelos sin Visibilidad, de las que hemos podido determinar que dos fueron las 30-118 y 30-119, que resultarían destruidas en sendos accidentes, ocurridos el 21 de mayo y el 9 de abril de 1940, respectivamente.

A lo largo de 1941, las que quedaban fueron cedidas a Aviación Civil y recibieron matrículas civiles, si bien, como seguían siendo propiedad del Ministerio del Aire, al ser dadas de baja siete de ellas lo fueron con las matrículas militares L.3-004, 120, 125, 129, 153, 155 y 158, que les habían correspondido en virtud de la Instrucción General número 1.

Caproni Ca. 310

Tras ser disuelto a finales de febrero de 1940 el Grupo 42 de Villafría, muchos de los Ca.310 con que estuvo equipado fueron pasando destinados, principalmente, a las escuelas de transformación a partir del mes siguiente. Por entonces quedaban 12 de los 16 adquiridos por la Aviación Nacional al fabricante, y entregados por éste, en 1938, de los que 15 sobrevivieron a la guerra. El 1 de febrero eran diez los que seguían en activo, cifra que el último día de junio del año siguiente ya se había reducido a 9.

En esas escuelas, en las que estuvieron destinados hasta el mes de julio de 1945, cuando los últimos finalmente causaron baja definitiva (en la del Grupo Sur), los efectivos de este modelo jamás superaron los ocho ejemplares al mismo tiempo. Por la Escuela de Transformación de San Javier pasaron los matriculados 18-4, 7, 11 y 13, y por la de Jerez de la Frontera los 18-1, 2, 10 y 15.

Además, la Escuela Elemental número 2 del Grupo Sur tuvo destinado un ejemplar de este modelo (el 18-2) durante bastante tiempo (al menos desde finales de 1940 hasta finales de 1944.)

Como curiosidad, añadiremos que, entre enero de 1942 y junio de 1943, el 18-11 estuvo destinado, además, en el Regimiento de

El Caproni matriculado 18-10 estuvo destinado en la Escuela de Transformación del Grupo Sur –Jerez de la Frontera–. (Archivo Juan Arráez)

Ilustración: Luis Fresno Crespo.





Caza n.º 22, de Tablada, como avión "nodriza". Y que, en 1943, el 18-13 estuvo agregado al Regimiento de Bombardeo nº 13, de Los Llanos, donde sufrió un accidente el 27 de julio, a consecuencia del cual tuvo que ser dado de baja en el Servicio el 6 de octubre de 1944.

Aunque a este modelo se le asignó la denominación A.3 el 2 de noviembre de 1945, no tenemos la menor duda de que ningún ejemplar llegó a ostentarla en su deriva.

Por cierto, las matrículas militares que a efectos burocráticos tuvieron en su país de origen los dieciséis ejemplares adquiridos por España fueron las MM21639 a MM21654, y el ejemplar perdido durante la guerra civil fue el 18-16, que cayó en el pueblo oscense de Candanos el 2 de enero de 1939.

Grumman GE-23

Sobre la estancia de aviones de este tipo en la Escuela de Caza de Reus, lo único que hemos logrado saber es que en los estadillos mensuales de aviones correspondientes a diciembre de 1939 y enero de 1940 figuraban entre sus efectivos tres ejemplares (en talleres); en el de febrero, dos (también, en talleres) y en el de marzo otros dos (uno en vuelo y otro en talleres; además, se especificaba que un tercero había sido dado de baja). Y a partir del de abril dejaron de aparecer.



• • •

Bien, pasemos revista a continuación a los modelos que estuvieron prestando servicio hasta que finalizó el año 1945, e incluso después. Empecemos por los monomotores.

Fiat CR.32 e Hispano HA-132L

La primera escuela usuaria del Chirri fue, como era lógico, la de Caza, que, en la posguerra, le tuvo en dotación desde la época de Reus. Cronológicamente, la segunda fue la Academia de León, que recibió los primeros ejemplares en abril de 1940, y la tercera, y última en el período 1939-1945, la Escuela de Transformación del Grupo Sur, en la que causó alta en octubre de 1943.

Dado que resulta imposible incluir en el presente trabajo la relación completa de todos los Chirri que pasaron por esos centros docentes, sólo vamos a dar algunos ejemplos. Así, el 25 de enero de

Tres Canadian Car & Foundry GE-23 *Delfin*, recuperados en los aerodromos catalanes tras el final de la guerra, estuvieron adscritos a la Escuela de Caza ubicada en Reus, si bien en ella volaron en contadas ocasiones. (Archivo «Canario» Azaola)

Ilustración: Julio López Caeiro.

1941, la Escuela de Caza tenía en Reus los 3-123 (número de fabricación 936), 195 (969), 262 (920), 273, 279 (693) y 292 (395), de origen italiano, y los 3-293 (1), 298 (6), 302 (10), 303 (11) y 306 (14), fabricados por la Hispano. Además, destacados en Jerez de la Frontera, tenía los HA-132L matriculados 3-295 (3), 299 (7), 300 (8) y 305 (13), aparte de ocho Romeo Ro.41 y un Fiat CR.30.

El 31 del mismo mes de 1943, tenía en dotación los italianos 3-207(560), 226, 271, 273 y 292, los Hispano 3-293, 295, 306 y 316 a 318 (24 a 26) y los biplazas 3-124 (968) y 213



El CR.32 con matrícula 3-124 fue transformado en biplaza por la Maestranza Aérea de Sevilla y sirvió como prototipo de los 30 que posteriormente modificaría la Hispano. (Archivos Felipe Ezquerro y Jesús Salas Larrazabal)

Ilustración: Luis Fresno Crespo.

(586). Además, a lo largo del mes había recibido de la fábrica hispanolense los 3-335 a 343 (43 a 51) y, aparte, tenía en la Maestranza de Sevilla, en revisión y todavía sin perder destino, los 3-72 (756), 107 (815), 125 (969), 211 (577), 298 y 305 y 393 (623).



En cuanto a la Academia de Aviación se refiere, sabemos que durante el período que nos ocupa estuvieron destinados en ella quince, al menos. Éstos fueron los monoplazas 3-105 (813), 128 (974), 172 (791), 178 (136), 194 (153), 209 (571), 217 (605), 238, 248, 255, 256, 260, 286 (942), 301 (9) y 391 (99) (los dos últimos fabricados por la Hispano.)

Por su parte, la Escuela de Transformación de Jerez, tenía a finales de 1943, en calidad de destinados, los 3-136 (983), 191 (123), 195, 200 (368) y 302 (10) (biplazas todos ellos) y, como agregados, de la Escuela de Caza, los 3-250 (904) y 262 (biplazas, también) y, del 23 Grupo del Regimiento de Caza nº 22, de Tablada, los monoplazas italianos 3-52 (508), 73 (758), 90 (766), 158

Quince fueron los Messerschmitt Bf 109F adquiridos por el Ejército del Aire a la *Luftwaffe*, pero sólo 14 llegaron a nuestra Patria, pues, durante el vuelo de traslado, el pilotado por el alférez Leopoldo Canella Curbera se vio obligado a realizar una toma de emergencia cerca de Poitiers, a consecuencia de la cual, y aunque el piloto resultó ileso, el avión quedó tan dañado que hubo que renunciar a recuperarlo. (Archivo «Canario» Azaola)

Ilustraciones de las páginas siguientes: Luis Fresno Crespo.

(692), 159 (694), 167 (737), 182 (65), 206 (514) y 225 (681) y los españoles 303, 324 (32) y 329 (37). Y en diciembre de 1944 su situación casi no había variado, excepto porque ya había devuelto algunos de los agregados a sus unidades de origen y había recibido, destinados, los biplazas 3-117 (930) y 3-141 (991).

En relación con los biplazas (que en un principio se pensó que fueran 70, después 40 y finalmente 31), hemos de decir que, de los 30 monoplazas transformados por la Hispano (la transformación del "prototipo", es decir, del 3-124, había sido realizada por la Maestranza de Sevilla), 28 eran de origen italiano y sólo dos habían sido construidos en España. Todos ellos conservaron los números de servicio que habían tenido como monoplazas, que fueron los siguientes: 60, 67, 105, 112, 117, 124, 136, 141, 168, 169, 180, 191, 194, 195, 200, 204, 213, 215, 216, 220, 224, 227, 230, 233, 237, 250, 261, 262, 290, 293 y 302. Los últimos fueron entregados por la Hispano ya en 1946.

Messerschmitt Bf 109

De los supervivientes de la guerra, sólo dos estuvieron destinados en la Escuela de Caza. Uno,

cuya identidad no hemos podido determinar, tuvo una fugaz estancia en ella, ya que causó alta en junio de 1940 y baja al mes siguiente. El otro, el Bf 109B matriculado 6-19, que también llegó a Reus en junio de 1940, sirvió desde entonces, y de forma casi permanentemente, en la formación de cazadores hasta los primeros años cincuenta. No obstante, su vida en activo finalizaría en la base tarraconense el 27 de febrero de 1954, cuando, encuadrado en el 23 Grupo de Fuerzas Aéreas y pilotado por el teniente Enrique García Crespo, resultó accidentado al tomar tierra, por haberse roto el herraje de la pata derecha del tren de aterrizaje.

Aparte de los anteriores, los únicos Bf 109 que tuvo la Escuela de Caza fueron catorce F-4 de los quince adquiridos a la *Luftwaffe* en 1943. Los *Zacuto*, como, por desconocido motivo, fueron apodados en España, fueron recogidos en Francia, concretamente en la base parisina de Villacoublay. Con tal fin, y para traerlos en vuelo a España, a ella se desplazaron (desde Barajas, y haciendo escala en Burdeos) el 13 de mayo, a bordo del Ju 52 EC-CAN (que, procedente de Iberia, había causado alta en el Ejército del Aire el día anterior), quince pilotos españoles, a las órdenes del teniente





coronel Alejandro Manso de Zúñiga, jefe de la expedición. Tras probar los aviones los días 15 y 16, el 17 partieron rumbo a Chateauroux, adonde llegaron todos menos uno, ya que el alférez Leopoldo Canella Curbera se vio obligado a realizar una toma de emergencia cerca de Poitiers, a consecuencia de la cual, y aunque el piloto resultó ileso, el avión quedó tan dañado que hubo que renunciar a recuperarlo. De Chateauroux salieron el mismo día 17 e hicieron escala en Tolosa de Francia, donde permanecieron el día 18. Finalmente, el 19 llegaron a Reus, el 21 a Barajas y el 22 a Morón.

Los pilotos que creemos que participaron en el traslado fueron, además del teniente coronel y del alférez ya mencionados, el comandante Julio Salvador Díaz-Benjumea, los capitanes Salvador Serra Alorda, Ramón Escudé Gibert, José Arango López, Álvaro Borrás Marimón y Javier Allende Isasi (más un sexto cuya identidad desconocemos), los tenientes Emiliano Barañano, Luis Medrano de Pedro y Javier Arraiza Goñi y los alféreces Fernando Bengoa Clemares, Francisco Javier Beriaín Arbilla y José Dávila Ponce de León.

En una revista especializada española se ha escrito que los avio-



nes no eran nuevos, lo cual parece que era cierto, aunque, en nuestra opinión, hay que matizar dicha afirmación, pues, como veremos, parece que algunos sí lo eran. Unos habían salido de fábrica siendo de la versión F-2, y los demás de la F-4. Pero de que aquéllos fueron transformados posteriormente en F-4 no nos cabe ninguna duda, al menos en cuanto al motor se refiere, ya que, como es sabido, éste era el DB 601N en los F-2 y el DB 601E en los F-4..., y todos los aviones españoles estaban equipados con motores de esta última versión (concretamente de la DB 601E-1, que era la que figu-

En España, los Messerschmitt Bf 109F recibieron el mote o apodo de «Zacutos». (Archivo «Canario» Azaola)

raba en todos los partes de existencias de motores del Ejército del Aire de esa época, a los que el autor ha tenido acceso.)

En el cuadro siguiente transcribimos los datos relativos a estos aviones que, en escrito fechado el 9 de noviembre de 1943, el teniente coronel Modesto Aguilera, Jefe de la Maestranza Aérea de Sevilla, remitió al Jefe de la Sección Servicios de Material, Material de Vuelo, del Ministerio del Aire.

N.º de fabricación del motor	Horas de servicio hasta su llegada a España (sic)	N.º de fabricación de la célula	Versión inicial y fabricante *	Horas de servicio hasta su llegada a España (sic)	Matrícula militar española
70 485	60:45	12 638	F-2, AGO	12:37	6-132
364	8:73	7 327	F-4, WNF	1:55	6-133
34 357	44:55	7 341	F-4Z, WNF	108:15	6-134
44 779	108:45	7 486	F-4, WNF	68:24	6-135
34 860	74:43	8 172	F-2, Erla	5:48	6-136
34 286	60:43	12 906	F-2, AGO	293:38	6-137
64 740	108:01	13 106	F-4, WNF	4:01	6-138
69 739	61:09	13 110	F-4, WNF	25:50	6-139
70 586	57:37	13 210	F-4, WNF	66:28	6-140
34 346	13:54	13 329	F-4, WNF	70:34	6-141
34 439	60:54	8 328	F-4, Erla	140:05	6-142
68 592	48:29	8 205	F-2, Erla	194:15	6-143
70 197	109:17	5 789	F-2, BFW	125:07	6-144
68 127	16:45	7 539	F-4, WNF	190:12	6-145 **

* Columna añadida por el autor basándose en documentación de origen alemán.
** Estaba agregado a Reus, situación en la que permaneció hasta que años más tarde fue destinado al 23 Regimiento de Caza



Los 23 Romeo Ro.41 que sobrevivieron a la contienda siempre estuvieron destinados en la Escuela de Caza,... (Archivo «Canario» Azaola)

Ilustraciones de las páginas siguientes: Luis Fresno Crespo.

A la vista de las horas de vuelo que tenían las células, no resulta disparatado deducir que al menos los aviones 6-132 y 136 sí que eran nuevos. (Por cierto, creemos que las horas de servicio que figuran en el citado documento no eran las que tenían "hasta su llegada a España", sino hasta su entrega al Ejército del Aire en Villacoublay.) De todas formas, si tenemos en cuenta que ambos habían salido de fábrica como F-2, hemos de preguntarnos cómo es posible que tuvieran tan pocas horas de vuelo. La única explicación que nos parece verosímil es que las células fueran, en efecto, de nueva construcción, y que, al ser transformados los aviones en F-4, sustituyeran a las originales (las que tenían cuando eran F-2) pero conservaran los números de fabricación (Werk-Nummer) de éstas.

Además, por la misma razón, parece evidente que, al menos, los aviones 6-133 y 138 también eran nuevos.



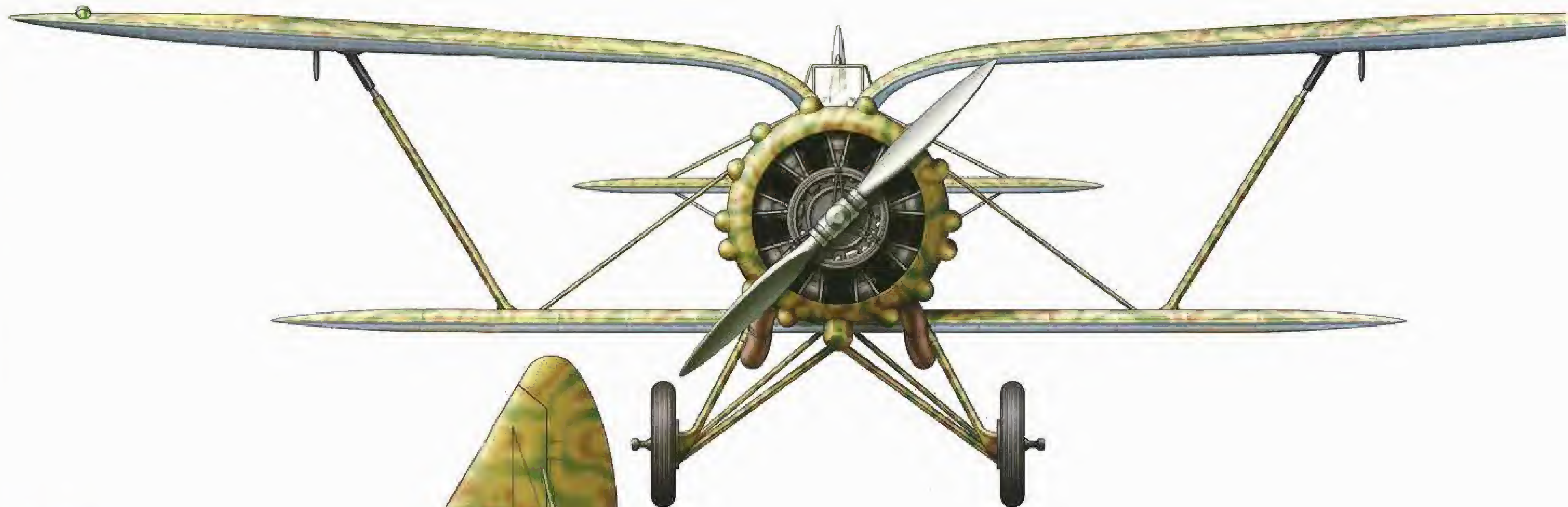
Por último, y con respecto a este modelo, hemos de añadir que durante buena parte de 1944 los 6-134, 138, 139 y 142 estuvieron agregados al 22 Regimiento de Caza de Tablada, y que, en el segundo trimestre de 1945, comenzó el paulatino traslado de todos los Bf 109F al 23 Regimiento de Reus, que concluiría en 1947.

Romeo Ro. 41

Veintitrés de los 28 aviones de este modelo comprados por la Aviación Nacional sobrevivieron a la guerra y siempre estuvieron destinados

... de ellos 19 eran monoplazas. (Archivo «Canario» Azaola)

en la Escuela de Caza. De ellos, diecinueve eran monoplazas y cuatro biplazas; los primeros eran los matriculados 7-1 a 4 (ex MM2927, 2931 o 2933, 3300 y 3301, respectivamente), 6 (MM3303), 7 (MM3313), 9 (MM3315), 11 (MM3296), 12 (MM3297), 13 (MM3298), 15 (MM3774), 16 (MM3776), 17, 18 a 22 (MM3779, 3784, 3785, 3787 y 3788) y 24, y los otros, los 37-5 (MM3255), 6 (MM3256), 8 (MM3259) y 13.





El 1 de febrero de 1941 quedaban 18 monoplazas, puesto que el 7-13 había resultado totalmente destruido en accidente ocurrido en Reus el 15 de septiembre de 1939; y aunque otros tres habían quedado muy dañados en otros tantos accidentes en 1940 (el 7-3 en el aeródromo de Valls el 7 de junio, el 7-7 en Reus el 26 de agosto y el 7-24 el 15 de octubre, también en Reus), serían reconstruidos posteriormente en el Parque Eventual de Cataluña. Por cierto, desde finales de 1940 el 7-18 se hallaba, despiezado, en

el citado Parque, en el que fue utilizado como modelo para la construcción de repuestos.

El 31 de diciembre de 1945, cuando hacía casi dos meses que a los monoplazas se les había asignado la denominación C.7 y a los biplazas la ES.3, eran quince y tres, respectivamente, los que seguían en servicio, pues en 1941 causaron baja los 7-16 (del que el teniente Fernando de Juan Valiente tuvo que lanzarse en paracaídas cuando, realizando prácticas de combate el

El Romeo Ro.41 biplaza que aquí luce en la deriva su nueva matrícula ES.3-5, ostentó anteriormente la 37-5. Fue dado de baja en el Servicio en mayo de 1951. (Archivo del autor)

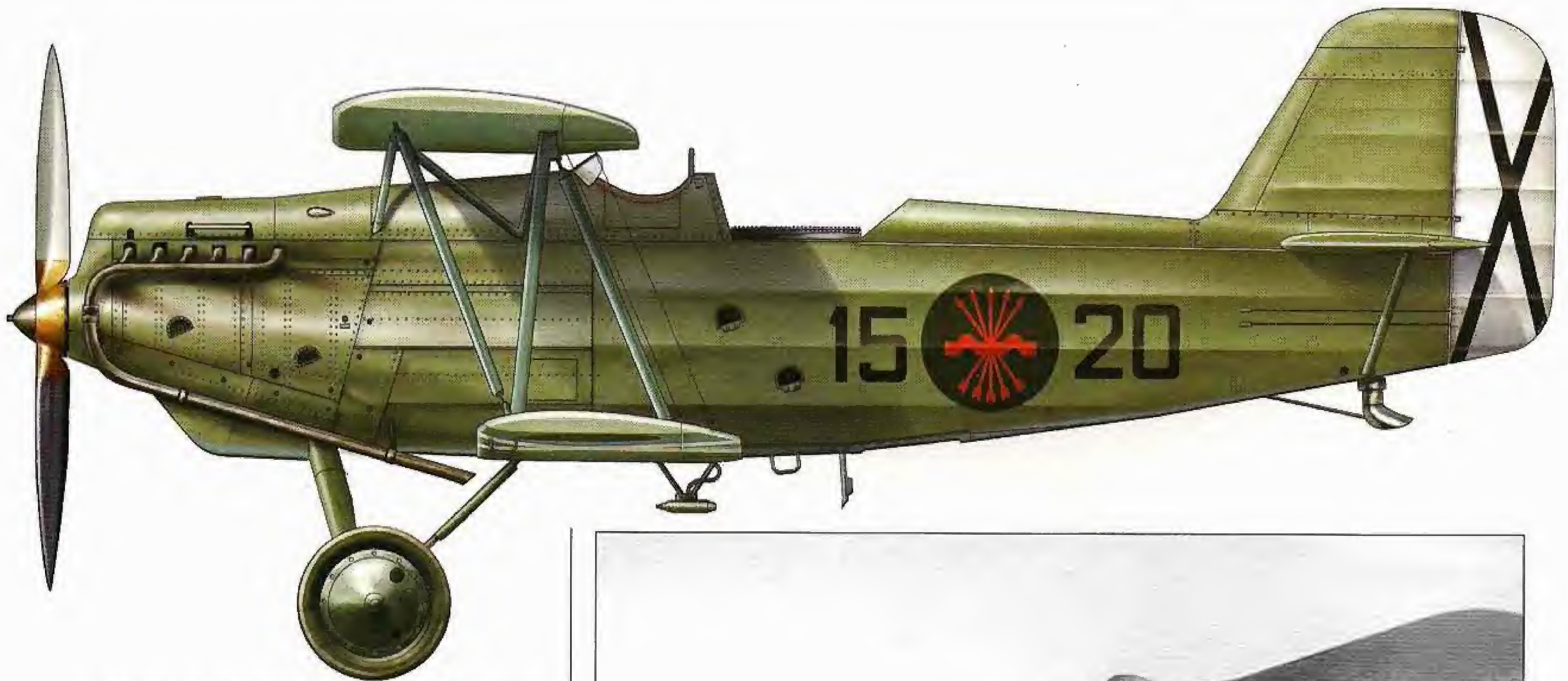
Ilustración: Julio López Caeiro.

28 de mayo, le entró en una barrena plana) y 7-17 (accidentado en el mes de noviembre), y el 7-18 dejó de figurar en inventario.

Polikarpov I-16

Sólo cuatro Rata sirvieron en la Escuela de Caza del Ejército del





Línea de aviones Heinkel He 45 Pavos en la Escuela de Transformación de San Javier. (Archivo Juan Arráez Cerdá).

Ilustración: Luis Fresno Crespo.

Aire: los 1W-4, 12, 16 y 38. Del primero nos consta su estancia en ella sólo en 1940 y 1941; y, aunque tenemos fundadas sospechas de que era un biplaza, no tenemos pruebas que lo demuestren. De los otros tres no nos cabe duda de que sí lo eran, pues hay pruebas documentales de ello. Los 1W-12 y 16 procedían de la Aviación Republicana, mientras que el 1W-38 fue uno de los montados en el taller de Jerez de la Frontera. Éste, cuya construcción finalizó a comienzos de 1942, fue destinado a Morón el 13 de marzo, y se incorporó unos días después.

El 1W-12 formó parte, también, de los efectivos del 26 Grupo del 22 Regimiento de Caza, de Tablada, pero eso fue con posterioridad al período del que estamos hablando.

Extrañamente, en la Instrucción General n.º 1 no se siguió con los Rata de doble mando el mismo criterio que se empleó para denominar a las versiones biplazas de otros cazas. Así, mientras que, en el caso de las de los CR.32 y Ro.41, se optó por llamarlas ES.5 y ES.3, respectivamente, a la del Rata se le asignó la misma que la de los monoplazas, es decir, C.8.

Polikarpov I-15

Éste fue otro modelo cuya presencia en las escuelas fue meramente testimonial. Sólo de la del



8-116 –que el 31 de marzo de 1941 fue destinado, principalmente para el entrenamiento de los profesores, a la Escuela Elemental número 2 del Grupo Sur, sita en Las Bardocas, a la que se incorporaría unos días después, procedente del Grupo de Entrenamiento y Transportes del Grupo de Estado Mayor, que entonces estaba basado en Cuatro Vientos– y de los 8-76 y 8-122 –que estuvieron agregados del 32 Regimiento de Asalto a la Escuela de Transformación del Grupo de Levante durante unos días de los meses de mayo y junio de 1941– tenemos constancia.

Heinkel He 45

Con carácter experimental, en octubre de 1939 se decidió transformar dos aviones de este tipo para misiones de escuela (mediante la instalación de un rudimentario doble mando en el puesto del observador-ametrallador), en la Maestranza de Logroño. Como el “experimento” tuvo éxito y contó con la aprobación de la Dirección General de Instrucción, dados los

resultados favorables que se había obtenido en las pruebas realizadas en la Escuela de Transformación de San Javier, el Jefe del Estado Mayor del Aire ordenó, el 16 de febrero de 1940, que se disolviera el Grupo número 41 de Vitoria y que todos los He 45 fueran remitidos a dicha maestranza, para su transformación.

Pocos días después, el General Subsecretario, en escrito del 23 de febrero, dirigido al Director General de Material, confirmaba que ya se había disuelto el mencionado Grupo y que sus aviones habían sido destinados a la citada Escuela, y ordenaba que se procediese a montarles el doble mando, “(...) *excepto a los aviones números 2, 7, 20, 36, 41, 49, 50 y 53, que se incorporarán directamente (...)*”

Pero, ¿por qué se iban a incorporar directamente desde Vitoria a San Javier esos ocho aviones? ¿es que ya se les había hecho con anterioridad esa modificación? ¿o es que se había pensado hacerse la más adelante, cuando ya hubie-



Cuando a finales de 1945, los Heinkel He 46 comenzaron a ostentar en sus derivas la denominación R.1 ya sólo quedaban en servicio tres ejemplares; eran éstos los R.1-157, 161 y 170 (Archivo Juan Arráez Cerdá).

Ilustración: Julio López Caeiro.

ra en San Javier suficientes aviones transformados? La verdad es que ignoramos cuál es la respuesta correcta a estos interrogantes.

Lo que sí sabemos es que 29 figuraban en inventario el 2 de enero de 1940, si bien dos de ellos se hallaban pendientes de baja (el 15-15, que el 7 de marzo de 1939 había sido sabotado en el Parque de León, y a bordo del cual perdió la vida el teniente Maximino Moro Díaz, y el 15-48, que se había estrellado en Sondica el 16 de junio, segando la vida de sus dos tripulantes, el capitán Salvador Talavera Gayas y el teniente Nicánor Bartolomé Agúndez). Los otros 27 eran los 15-2, 4, 7, 10, 12, 13, 20, 21, 25, 29, 34, 36, 39, 40 a 47 y 49 a 54.

También sabemos que el 31 de mayo de 1940 ya había en San Javier 15 He 45, y que otros ocho estaban en la Escuela de Tripulantes de Málaga (muchos de los cuales llevaban en ella bastantes meses, en calidad de agregados del extinto Grupo 41); que el 1 de febrero del año siguiente eran 22 los que, en total, seguían en servicio, que 20 quedaban el 30 de junio de 1942 y 16 el último día de 1945, cuando ya eran A.2, según el nuevo sistema de denominaciones.



Heinkel He 46

Desde que en enero de 1938 se incorporaron los primeros ejemplares a ella, la Escuela de Tripulantes de Málaga contó en sus filas con este modelo hasta que causó baja en el Servicio a principios de los años cincuenta.

Diez fueron los que sobrevivieron a la guerra, y tres de ellos los que a finales de 1945 comenzaron a ostentar en sus derivas la denominación R.1. Aquéllos fueron los 11-151, 154, 156, 157, 161, 162, 163, 170, 172 y 175, y éstos los R.1-157, 161 y 170. Por cierto, el WerkNummer del 161 era el 855.

El 3 de enero de 1940 había cinco en vuelo –cuatro en talleres y uno pendiente de baja (el 11-162, que se había accidentado en el pueblo malagueño de Yunquera el 2 de agosto de 1939)–; el 1 de febrero de 1941 quedaban seis (se habían quedado en el “camino” los 11-151, 156 y 163, éste acci-

dentado el 6 de febrero de 1940 al caer al río Guadalmedina en un vuelo de escuela), cinco el 30 de junio de 1942 (baja el 154) y tres el 31 de diciembre de 1945.

Heinkel He 70

Que sepamos, sólo la Academia del Arma de Aviación tuvo asignados aviones de este tipo, que, no obstante, jamás fueron empleados con fines didácticos, sino que estuvieron siempre al servicio del Inspector de las Escuelas del Arma, en los que efectuaba sus viajes de inspección. Por lo que hemos podido averiguar, con este fin fueron utilizados, al menos, los aviones 14-41, 48 y 50 entre 1939 y 1945.

Junkers W 34

En relación con este modelo, hemos de empezar por decir que tenemos constancia de que fueron cinco los ejemplares que sirvieron en el Ejército del Aire, si bien es



El Junkers W 34 matriculado 43-3 es uno de los cinco que sobrevivieron a la guerra. Sirvió inicialmente en la Escuela de Vuelo sin Visibilidad y, a partir de marzo de 1941, en la de Tripulantes. (Archivo Juan Arráez Cerdá).

Ilustración: Julio López Caeiro.

cierto que uno de ellos, el 43-7, causó baja enseguida, como consecuencia de haber sufrido un accidente (al perecer, en el Parque Regional de León, en un vuelo de prueba) el 8 de septiembre de 1939. Los otros cuatro eran los 43-3, 8, 22 y 23; extrañamente, en varios documentos de Material de Vuelo, de 1940 y 1941, al 43-8 se le llamaba Vultee, mientras que en los partes mensuales de existencias de las Escuelas de Vuelos sin Visibilidad y de Tripulantes (en las que estuvo destinado) aparecía, correctamente, como W 34. De que era un W 34 no tenemos la menor duda, y lo corrobora el hecho de que con posterioridad al 2 de noviembre de 1945 ostentara la matrícula L.14-8 (L.14 fue la denominación asignada a este modelo en la Instrucción General n.º 1.)

Bien, hecho este inciso, digamos que, de esos cuatro, dos estuvieron destinados inicialmente en la Escuela de Vuelos sin Visibilidad, en la que causaron baja el 22 de febrero (el 43-8) y el 16 de marzo de 1941 (el 43-3) para incorporarse a la de Tripulantes, en la que permanecieron durante varios años y fueron utilizados, principalmente, para prácticas de radio. Estos dos también formaron parte de los efectivos de la Academia del Arma y de la General del



Aire, respectivamente, pero ya en un período posterior.

Del 43-22 también nos consta su estancia en Málaga, pero, en cambio, del 43-23 no hemos hallado ninguna prueba de su paso por alguna escuela.

Messerschmitt Bf 108

Desde junio de 1940, la Escuela de Caza tuvo siempre, y como mínimo, una *Taifun* destinada. La primera fue la 44-2, que se incorporó en ese mes y fue seguida, en julio, por la 44-7. Años más tarde, ya en 1943, hizo lo propio la 44-9. Además de ser utilizadas en las misiones de enlace y transporte ligero que les eran propias, también lo fueron para familiarizar a los alumnos con la "problemática" de los trenes de aterrizaje retráctiles.

A las cinco que quedaban en servicio el 2 de noviembre de 1945 (las otras dos eran las 44-4 y 5) se las denominó L.15.

Fieseler Fi 156

Aparte de las escuelas de vuelo sin motor, del "Grupo del Estado Mayor" y de las escuadrillas de los

cuarteles generales de las Regiones y las Zonas Aéreas, que fueron siempre sus principales usuarios, también la Academia del Arma de Aviación dispuso de alguna *Cigüeña*. En efecto, en marzo de 1944 se incorporó a León el ejemplar matriculado 46-14 (Fi 156C-3 *Werk Nummer* 110 392), que, entre otros cometidos, tuvo el de remolcar los veleros que durante varios años allí estuvieron basados, y que fue el único que estuvo en ese destino en el período de referencia.

• • •

Hablemos a continuación de los polimotores. Tres fueron los modelos de los que, entre 1939 y 1945, siempre hubo algún ejemplar destinado en centros docentes: el Heinkel He 111, el Junkers Ju 52 y el Savoia SM.81 (también llamado S.81 y Sa.81).

Heinkel He 111

La Escuela de Vuelos sin Visibilidad dispuso de cuatro, dos He 111B y dos He 111E. De la primera versión sirvieron en ella los matriculados 25-2 y 25-24. El 25-2 se incorporó en febrero de 1940 y



causó baja en octubre de 1941. En su lugar fue destinado, el 26 de noviembre de este último año, el 25-24, que permaneció en Matacán hasta el 25 de enero de 1943.

Los dos He 111E fueron el 25-87, que causó alta el 10 de enero de 1941, procedente del 19 Grupo del Regimiento de Bombardeo n.º 14, y permaneció en este destino hasta su baja en el Servicio a mediados de los años cincuenta, y el 25-93, que, procedente del Grupo de Entrenamiento y Transportes del Estado Mayor, se incorporó el 28 de junio

El 1 de enero de 1941, los Junkers Ju 52/3mg matriculados 22-77 y 22-105 estaban destinados en la Escuela de Vuelos Sin Visibilidad. (Archivo Campesino, vía Raul Arias)

Ilustración: Luis Fresno Crespo.



de 1945 y, como el anterior, estuvo muchos años en la escuela salmantina y en su sucesora, la Escuela Superior del Vuelo.

Junkers Ju 52

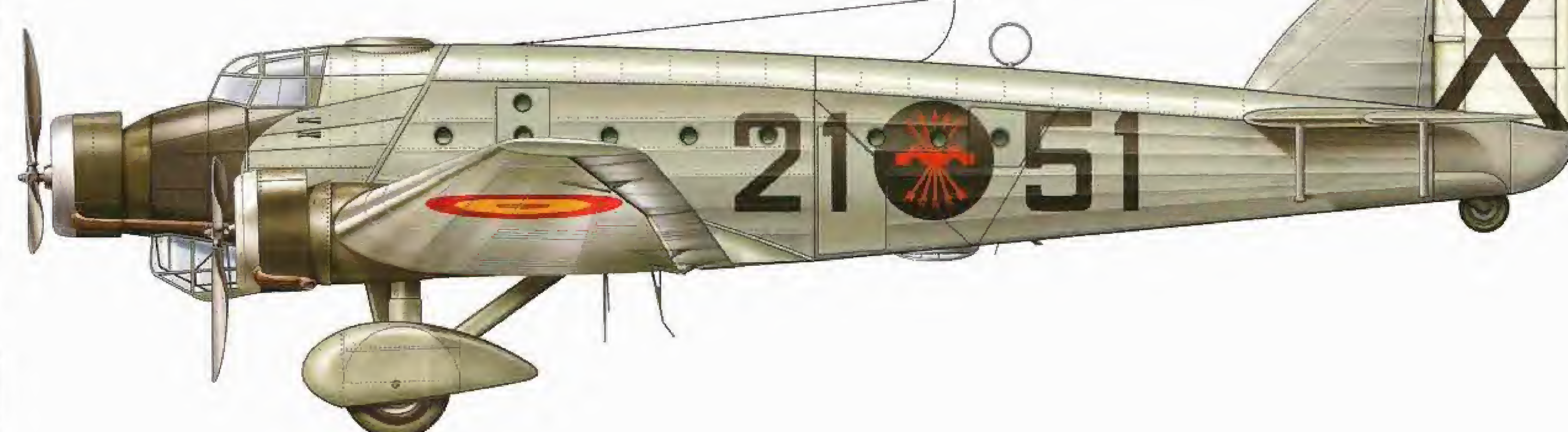
De los veinticinco militares que sobrevivieron a la guerra (cuyas matrículas eran las **22-5**, 47, 48, **54**, **55**, 56, **59**, **64**, 67, 69, **71**, **76**, **77**, 79, 80, **83**, **87**, **89**, **91**, **92**, **93**, 94, **95**, **99** y **105**), los diecisiete resaltados en negrita formarían parte de los efectivos de alguna escuela o academia, pero sobraba todo de los de las de Vuelos sin Visibilidad y de Transformación y, en menor cantidad y en calidad de agregados, de la de Tripulantes.

Por ejemplo, el 1 de enero de 1941, la de Vuelos sin Visibilidad tenía en vuelo los 22-5, 55, 77, 87

y 105, y en revisión los 22-54 y 76 (los 55, 76 y 87 los había recibido del Grupo 114, que se había disuelto a finales de febrero de 1940); el último día de enero de 1943 disponía de nueve, que eran los siete arriba indicados más los 22-64 y 95, y un año después seguía disponiendo de los mismos nueve.

Las Escuelas de Transformación tenían cuatro el 1 de enero de 1941 (la de Levante los 22-89 y 91, ambos en vuelo, y la del Sur los 22-92 y 93, también en vuelo), y cinco dos años después, cuatro la San Javier (los 22-91 a 93 y 99 en San Javier) y uno (el 22-83, agregado de San Javier) la de Jerez de la Frontera.

Ilustración: Luis Fresno Crespo.



En la Escuela de Tripulantes estuvieron agregados durante varios meses de 1943 los 22-64, 87 y 95.

Savoia S.81

Como dijimos al hablar de la Aviación de Bombardeo, el 1 de febrero de 1941 fue disuelto el Regimiento de Bombardeo n.º 16, de León, y sus aviones pasaron destinados a la Academia del Arma. En aquella fecha, ese regimiento tenía destinados 21 Savoia 81, cinco en vuelo y 16 en talleres; además, el "Grupo del Estado Mayor" tenía dos en su Primera Escuadrilla, uno estaba en la Escuela de Transformación del Grupo Sur, cinco en la de Transformación del Grupo de Levante, once en la Academia de León y dos más estaban pendientes de baja. Así, pues, en total eran 42: justo los que



habían sobrevivido a la Guerra Civil, más o menos...

Sus matrículas eran las siguientes: 21-32 (ex MM20198), 33 (MM20244), 34 (MM20302), 35 (MM20295), 36 (MM20182), 41, 42, 43, 44, 46, 51, 52 (MM20449), 55 (MM20403), 56 (MM20865), 57 (MM20407), 61 (MM20859), 62 (MM20196), 63 (MM20479), 64 (MM20401), 65 (MM21232), 66 (MM21231), 69 (¿MM21244?), 70, 71 (MM21234), 72 (MM20228), 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86 (MM20643), 87 (MM20237), 88 y 89, sobre la existencia de todas las cuales tenemos pruebas documentales inequívocas. El "más o menos..." anterior es porque también hemos encontrado una referencia al 21-53; pero, pre-

El Savoia S.81 matriculado 21-51 era uno de los 42 que sobrevivió a la guerra. (Archivo Felipe Ezquerro).

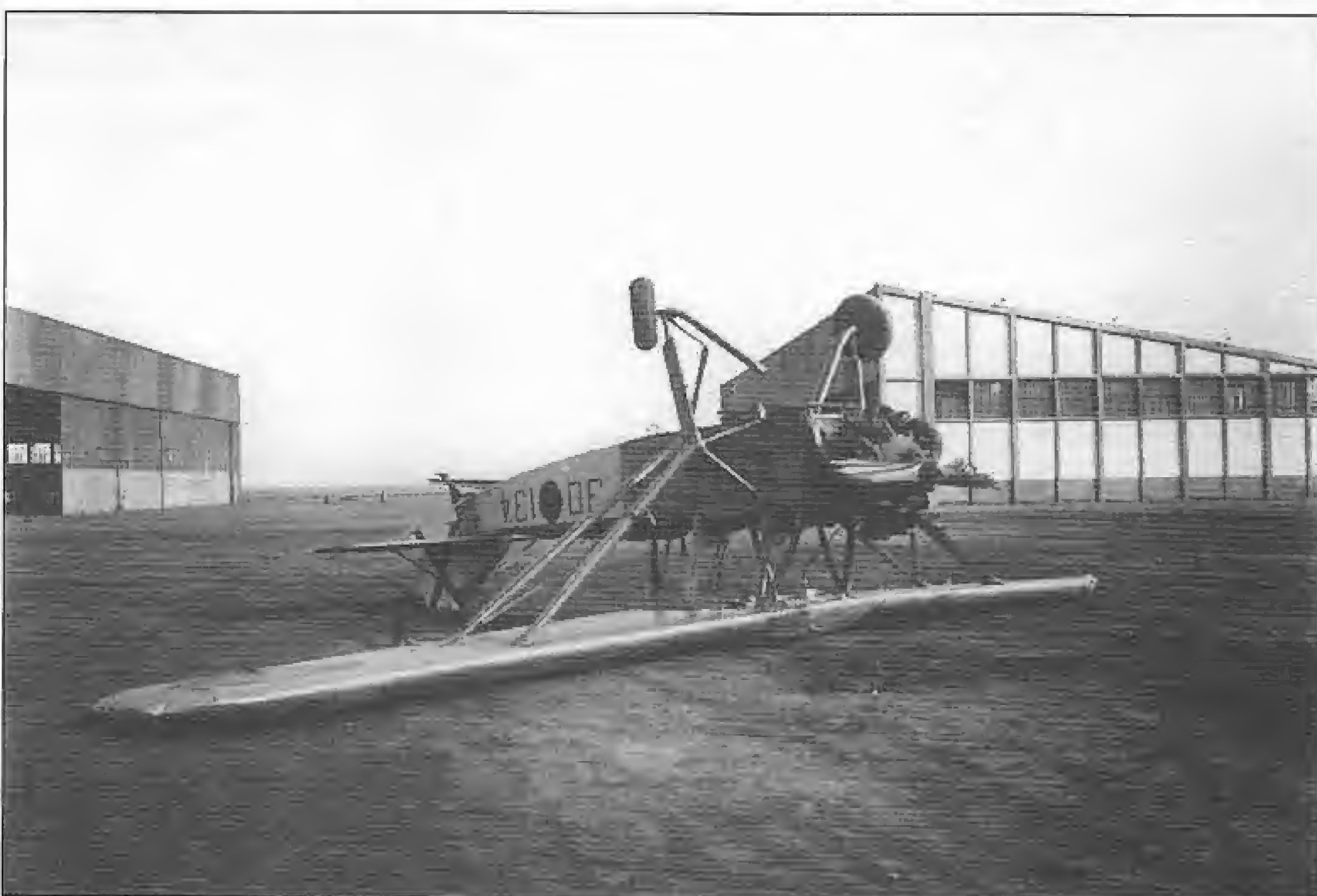
Ilustración: Luis Fresno Crespo.

cisamente porque sólo es una, preferimos no dar por segura su existencia en la posguerra mientras no podamos corroborarla.

Con posterioridad a aquella fecha, y hasta que casi siete años después, cuando comenzó a nutrirse de ellos el Regimiento Mixto n.º 1, de Alcalá de Henares, la mayoría siguió concentrada en San Javier y León. El 30 de junio de 1942 quedaban en servicio 32, y el último día de 1945 había veintiséis.

...

Por último, analicemos los aviones de escuela.



Los inconfundibles barracones de San Javier sirven de marco a esta E-30 (30-134), que aparece en posición tan poco airosa. (Archivo Juan Arráez Cerdá).

Hispano E-30

Trece fueron los ejemplares de este modelo recuperados al final de la guerra y puestos en servicio por el Ejército del Aire. De doce de ellos hay suficientes pruebas documentales de que, inicialmente, sirvieron en la Escuela de Transfor-

mación del Grupo de Levante, y de que siete estuvieron posteriormente en la Academia del Arma. Pero del avión decimotercero no hemos encontrado ningún indicio de que estuviese destinado en alguna escuela o academia; es más, sobre él, o más concretamente sobre su origen, albergamos todavía alguna que otra duda, como vamos a explicar más adelante.

Los que estuvieron destinados en San Javier fueron los 30-130 a

La Hispano E-30 matriculada 30•132 fue uno de los trece ejemplares de este modelo recuperados, tras el final de la Guerra Civil, por el Ejército del Aire. (Archivo Juan Arráez Cerdá).

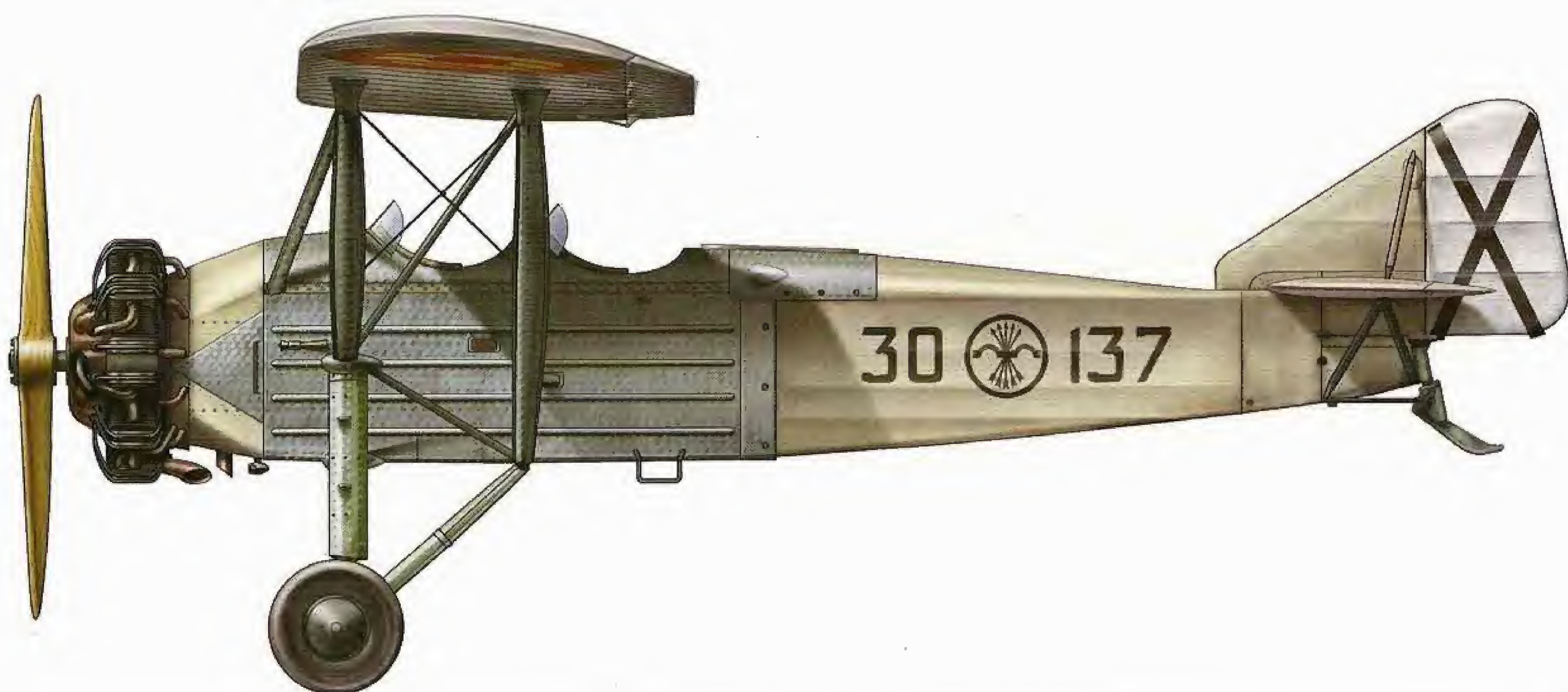
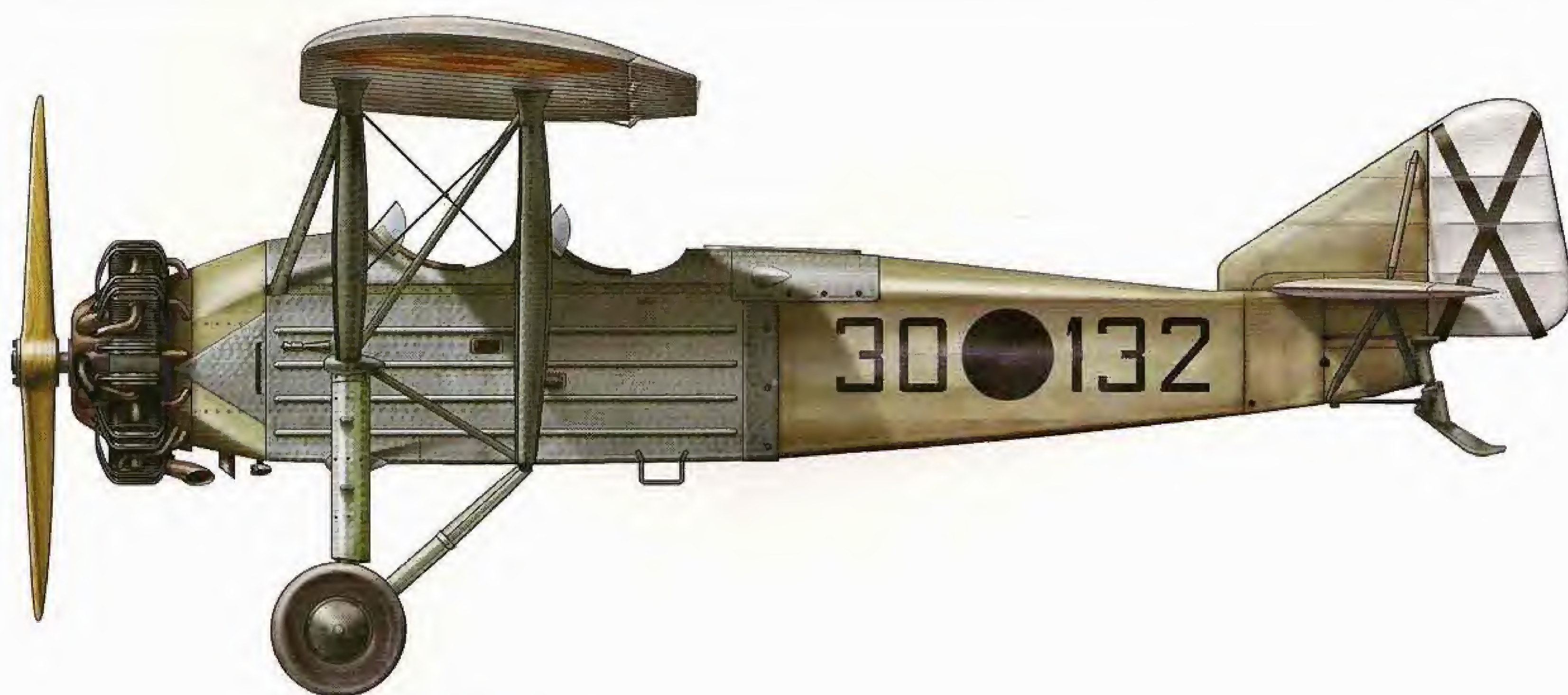
Ilustración: Luis Fresno Crespo.

138, 161, 184 y 185, de los que (en febrero de 1943) se incorporarían a León los 30-131, 134, 135, 137, 161, 184 y 185, algunos de los cuales permanecerían en este destino hasta la disolución de la Academia del Arma en agosto de 1949. Y seis de ellos (los 30-131, 134, 135, 137, 161 y 185), además del "misterioso" decimotercero, fueron los que a finales de 1945 ostentaron en la deriva la nueva denominación EE.2.

Centrémonos ahora en el avión "misterioso". En primer lugar, hemos de decir que, en escrito

Obsérvese la tipografía diferente utilizada al rotular la matrícula de la Hispano E-30 (30•137) que aparece en el primer plano de la instantánea y, lo más curioso, la manera de interpretar el círculo negro con el yugo y las flechas, que más bien recuerda la interpretación simplificada de los logotipos institucionales, tan en boga actualmente. (Archivo «Canario» Azaola)

Ilustración: Luis Fresno Crespo.





El Hispano E-30 con matrícula 30-184 estuvo destinado en la Escuela de Transformación del Grupo de Levante, basada en San Javier (donde creemos fue tomada esta instantánea), y en la Academia del Arma de Aviación, antes de que fuera desguazado en 1945 en la Maestranza Aérea de León. (Miguel Ángel Sanz Martín, archivo del autor)

fechado el 29 de mayo de 1944, el teniente coronel Vicente Sintés, a la sazón Jefe del Negociado de Material de Vuelo, contestaba a una pregunta que le había formulado nueve días antes el Jefe de la Maestranza Aérea de León, diciéndole que "(...) el número de avionetas E-30 de que dispone el Servicio es de 7, matrículas 30-131, 134, 135, 137, 161, 184 y 185, todas ellas destinadas en la Academia de Aviación (sic) de esta Plaza".

Por otro lado, sabemos, pues también hay documentos que así lo atestiguan, que, además, existió un ejemplar (el "misterioso") matricula-

do 30-189 y, después, EE.2-189. Así que la pregunta es evidente: ¿de dónde salió éste? Para dar respuesta a este interrogante sólo vemos dos posibilidades: que hubiese sido construido aprovechando las partes útiles de los aviones de este tipo dados de baja hasta enton-

La Hispano E-30 30-137 no fue un caso único, pues aquí tenemos constancia gráfica de que en la E-30 matriculada 30-130 se siguió la misma pauta. (Archivo Juan Arráez Cerdá).

ces, o que, habiendo sido recuperado al finalizar la guerra, no fuera dado de alta en inventario por su mal estado, hasta que pudo ser puesto en vuelo, gracias a las piezas recuperadas de los que habían causado baja.

Sea como fuere, reiteramos que de su existencia no hay la menor duda.

Bücker Bü 133

De la Jungmeister, la Aviación Nacional recibió 21 ejemplares de Alemania, que según el fabricante fueron terminados de construir entre el 26 de enero (el primero) y el 1 de diciembre de 1937 (el último). Sus números de fabricación estaban comprendidos entre el 1004 y el 1027, y sus matrículas militares iban de la 35-1 a la 35-21. De estas excelentes avionetas acrobáticas, todas menos las 35-3, 6, 12, 20 y 21 sobrevivieron a la guerra. Otra sobreviviente fue la única que tuvo la Aviación Republicana (la 1007 de fábrica), que fue puesta en servicio y a la que le fue asignada la matrícula 35-22.

La Aviación Nacional recibió 21 avionetas Bü 133C *Jungmeister* —como la que vemos en la instantánea— que fueron asignadas a la Escuela de Transformación de El Copero, empleadas en la parte final del curso, en el perfeccionamiento de la acrobacia. Dieciséis sobrevivieron a la guerra e se incorporaron al Ejército del Aire. (Archivo «Canario» Azaola)





El 31 de enero de 1940 había trece destinadas, doce en la Escuela de Transformación de Jerez de la Frontera y una en la Escuela Elemental de Alcantarilla. Las otras cuatro se hallaban en maestranza.

CASA entregó la primera de las 25 que construyó con motores en línea Hirth HM 506 el 21 de diciembre de ese año y, de las restantes, seis en 1941 (tres en mayo, una en julio y dos en septiembre) y 18 en el mes de junio de 1942. Sus números de fabricación iban del 101 al 125 y sus matrículas de la 35-23 a la 35-47.

El 31 de octubre de 1942, las destinadas eran 37: 12 en Jerez, cuatro en El Copero, una en Las Bardocas, cuatro en Morón, cinco en San Javier, una en Alcantarilla y diez en León. Y el 31 de diciembre de 1945 quedaban 37 en servicio (en el camino habían quedado las 35-2, 13, 18, 32 y 35, accidentadas el 4 de mayo y el 14 de abril de 1943, el 1 de marzo y el 27 de enero de 1944 y el 3 de febrero de 1943, respectivamente.)

Bücker Bü 131

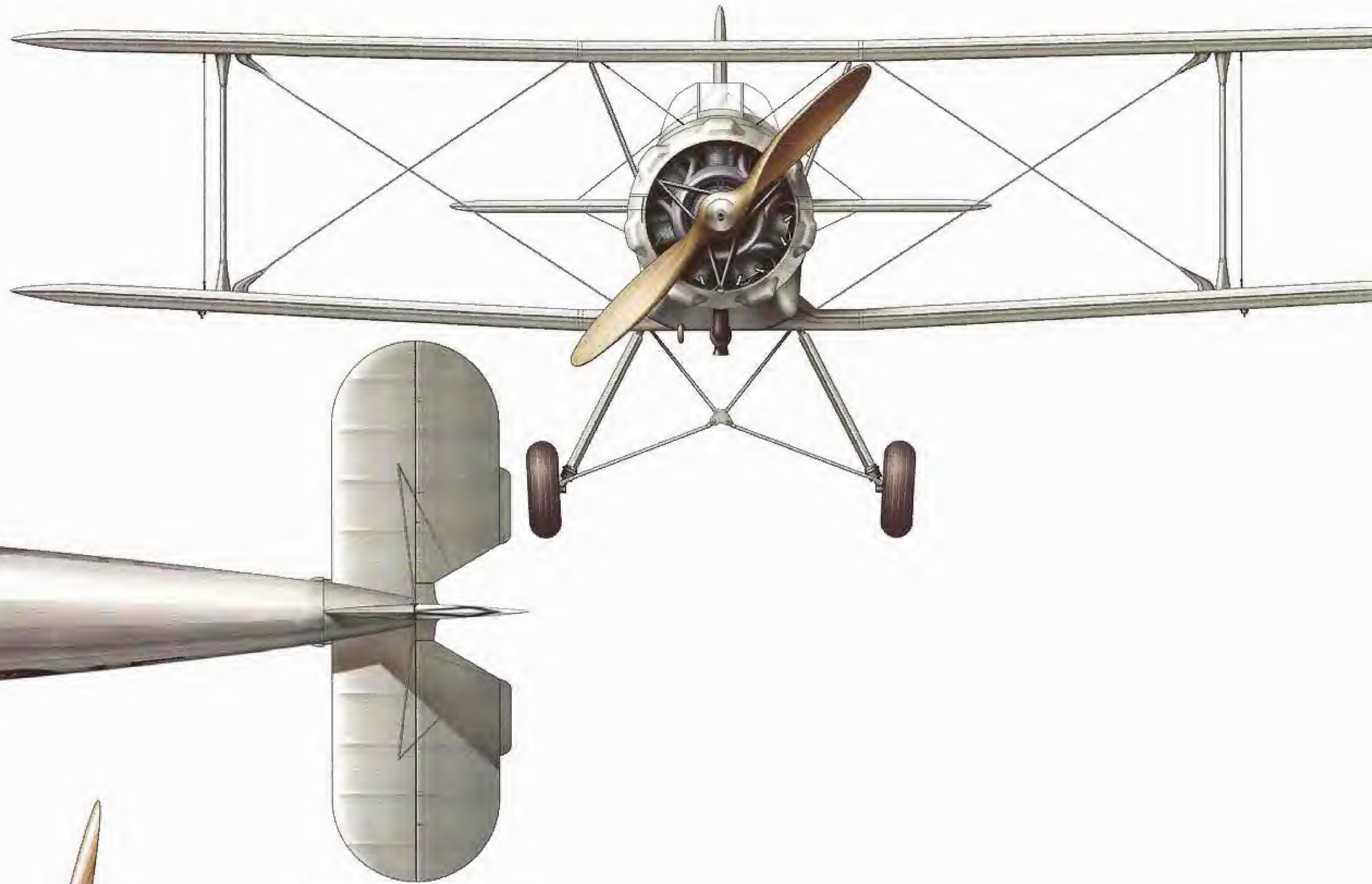
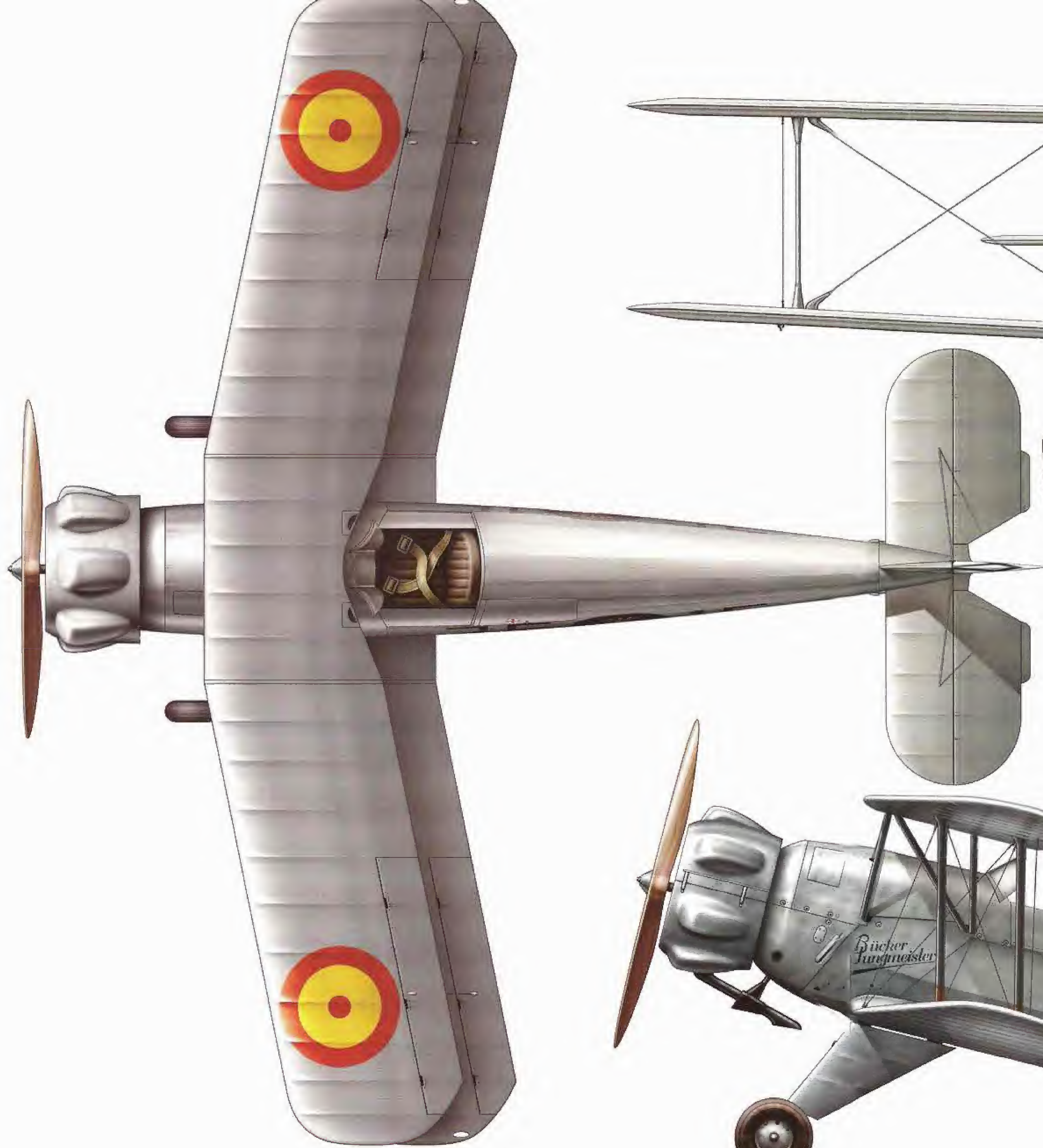
De "la Bücker", el modelo más longevo y numeroso de todos cuan-

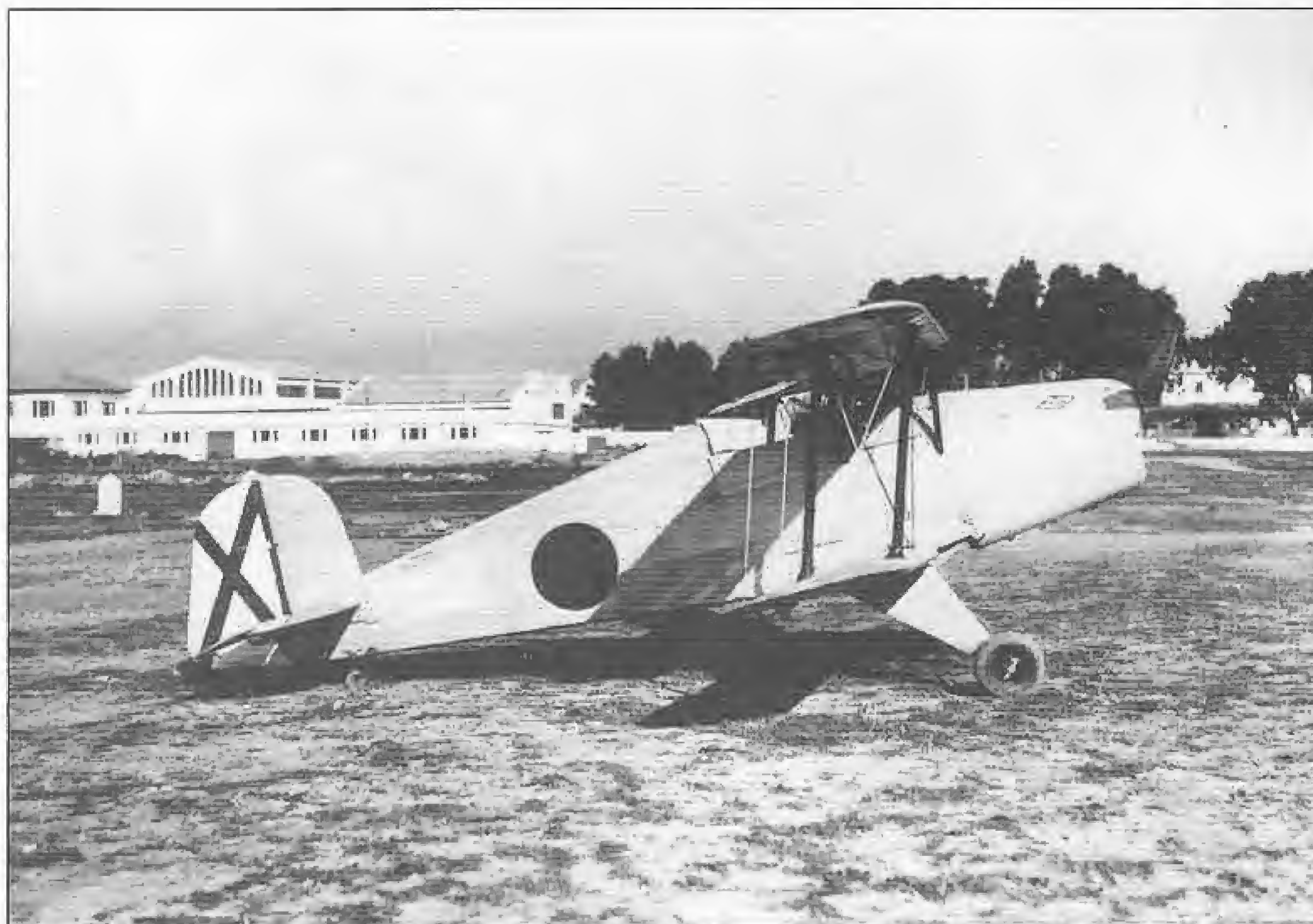
La 35-7, una de las Bü 133C de origen alemán, fue equipada experimentalmente con un motor Hirth HM 506 y utilizada como prototipo de la serie que posteriormente fabricaría CASA. (Archivo «Canario» Azaola)

Ilustración: Luis Fresno Crespo.

tos ha tenido el Ejército del Aire, llegaron a España 55 ejemplares durante la guerra civil. Como ya dijimos en el fascículo número 97 de la Enciclopedia de la Aviación Militar Española, siete de ellos eran de la versión A-2, ocho de la D-1 y el resto de la B y la B-1. Sus números de fabricación estaban







comprendidos entre el 77 y el 895, y sus matrículas iban desde la 33-1 hasta la 33-56, excepto la 33-55, que, en contra de lo que afirmamos en él, fue la primera de las fabricadas con licencia por CASA (afortunadamente, porque logramos saber la verdad, y lamentablemente, porque ya era tarde para enmendar nuestro yerro, pocos días después de que se publicase ese fascículo encontramos, de forma totalmente casual, como suce-

Una de las Bü 131 que sobrevivió a la guerra fue la B-1 con matrícula 33•21 (n/f 827). (SHYCEA, archivo del autor)

de en tantos casos, un documento totalmente clarificador, en el que se afirma, sin lugar a dudas, que la avioneta 33-55 era la número 101 de fabricación de CASA y, por tanto, la primera construida en España, que fue entregada a la Maestranza de Sevilla, el 25 de mayo de 1940, por la Inspección Territorial de Industria.)

Cuarenta y siete sobrevivieron a la guerra, y, por citar una fecha concreta, el 31 de enero de 1940 estaban distribuidos de la forma siguiente: siete en la Escuela de Transformación del Grupo Sur, 19

Aunque aquí aparece sin matrícula militar, ésta fue la primera Jungmeister fabricada por CASA. Obsérvese que la parte dorsal del fuselaje comprendida entre el timón fijo vertical y la carlinga es distinta a la de los ejemplares de origen alemán. (CASA, archivo del autor)

en cada una de las escuelas elementales de dicho Grupo y dos en la elemental de Alcantarilla.

Entre mayo y agosto de 1940 se recibieron cuarenta más de Alemania, todas de la versión D-2 (Werk-Nummern comprendidos entre el 1665 y el 1720), las cuales fueron matriculadas de la 33-57 a la 33-94 más la 33-123 y la 33-124.

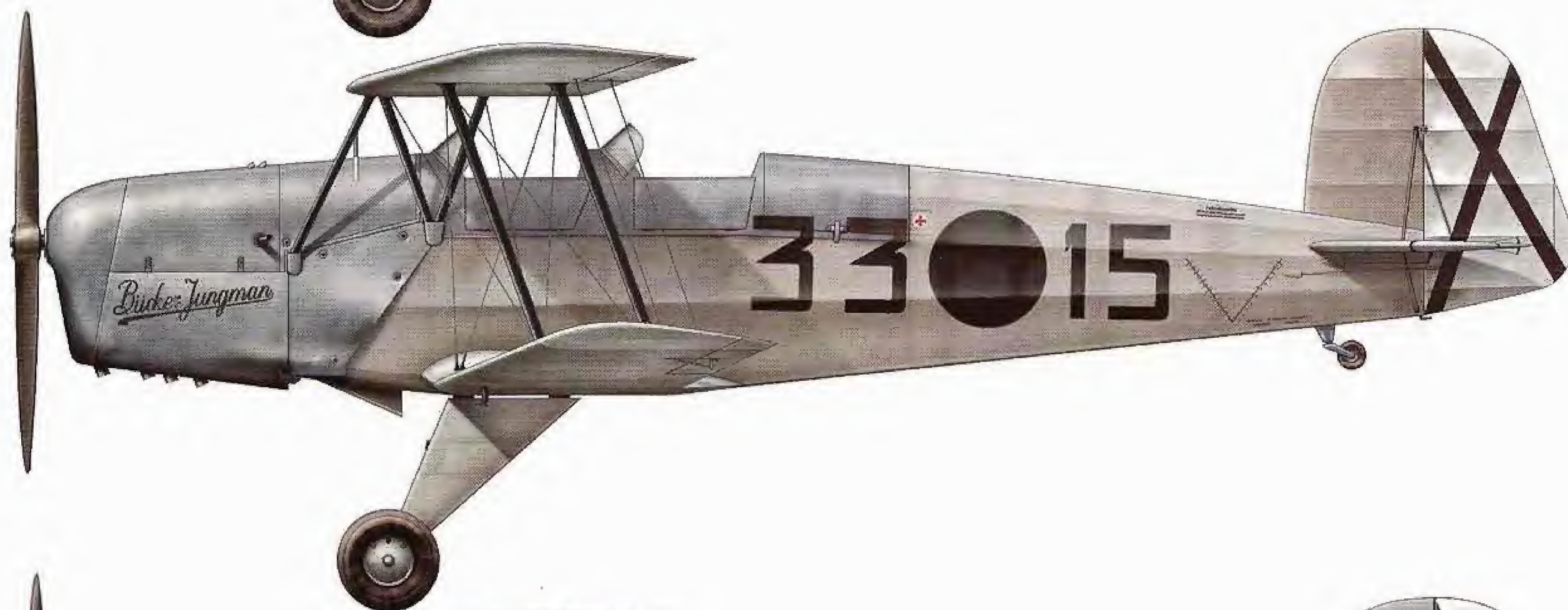
CASA, por su parte, antes de que finalizara la Segunda Guerra Mundial hizo entrega de dos lotes completos, de 49 (excluido el 33-55 o "prototipo") y 50 ejemplares cada uno: el primero (entre marzo

Página siguiente de arriba a abajo:

- La avioneta matriculada 33•8 era una Bü 131B-1 adquirida en Alemania durante la Guerra Civil.
- La Bücker 33•15, tenía rotulado en el morro la marca de fábrica con un trazo caligráfico.
- Bücker Bü 131 D-2, matriculada 33•86, perteneciente a la Escuela Elemental n.º1 del Grupo Sur, El Copero (Sevilla)
- Bücker Bü 131 D-2, adquirida en Alemania tras la guerra, matriculada 33•91 perteneciente a la misma unidad.

Ilustraciones: Luis Fresno Crespo y Julio López Caeiro.







La Bücker Bü 131 D-2, matriculada 33•86, estuvo encuadrada en la Escuela Elemental n.º1 del Grupo Sur, El Copero (Sevilla). (Archivo Juan Arráez Cerdá)

y agosto de 1941, y el segundo entre abril y noviembre de 1943. Los 49 ejemplares del primer lote tenían los números de fabricación 102 a 150 y las matrículas 33-95 a 145, excepto las 33-123 y 33-124. Los del segundo, tenían los números de fabricación 151 a 200 y fueron matriculados del 33-146 al 33-195, si bien hemos de aclarar que la correspondencia entre ambas numeraciones no era correlativa.

Centro: De Fernando Flores se decía, que en la preguerra, con su avioneta había visitado la totalidad de los cortijos andaluces. Por tanto, procediendo esta foto de sus recuerdos gráficos, no hay duda de quién llevó en los años cuarenta a esta Bücker –una de las últimas adquiridas en Alemania tras la Guerra Civil– a una finca de labor. (Archivo «Canario» Azaola)

Abajo: Las cincuenta primeras Bücker construidas por CASA recibieron las matrículas 33•95 a 33•145 y la denominación CASA C-1131H, siendo básicamente de la versión Bü 131D-2. (Archivo Juan Arráez Cerdá)



El 38-21 (n/f 1684) fue el último de los Gotha 145 recibidos de Alemania durante la guerra civil. (Archivo Felipe Ezquerro)

Gotha Go 145

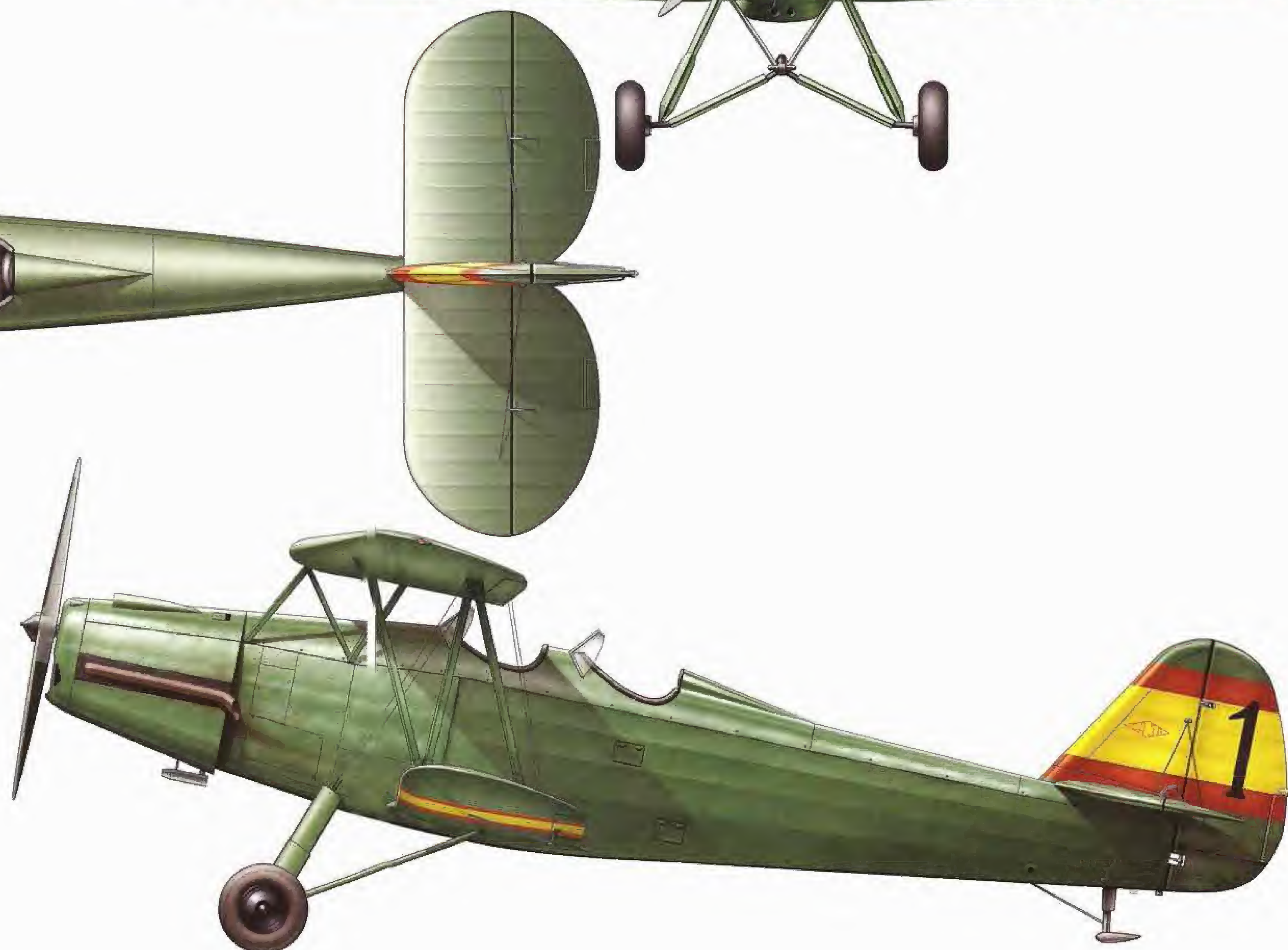
Veintiuno (matriculados del 38-1 al 38-21 y con WerkNummern 1664 a 1684, respectivamente) fueron, también, los Gotha que recibió la Aviación Nacional, 19 de los cuales se incorporarían al Ejército del Aire, es decir, todos menos los 38-3 y 38-12, que habían resultado destruidos en accidente al colisionar en vuelo el 13 de febrero de 1939. Su vida en activo transcurrió siempre en la Escuela de Transformación del Grupo Sur, en Jerez de la Frontera.



El primer CASA C-1145I (n/f 1) salió de fábrica tal y como aparece en esta foto, sin distintivos militares y con la bandera nacional pintada en la cola y en los planos. (CASA, archivo del autor)

Ilustración: Julio López Caeiro.







Como es sabido, CASA fabricó con licencia, y con la denominación C-1145L, 25 ejemplares (numerados del 1 al 25) idénticos a los de origen germano, que entregó en diciembre de 1942 y en febrero de 1943, y a los que les fueron asignadas las matrículas militares 38-22 a 38-46. Éstos fueron distribuidos entre las escuelas de transformación (12 a la de San Javier –del 38-

Aunque fueron cuatro las avionetas Arado Ar 66 que sobrevivieron a la Guerra, sólo dos llegaron a tener pintada la denominación ES.7. (Archivo «Canario» Azaola) Ilustración: Julio López Caeiro.

23 al 38-30 y del 38-43 al 38-46– y otros 12 a la de Jerez –del 38-31 al 38-42–, y uno a Estudios y Experiencias –el 38-22–.) Los de la Escuela de Transformación de Levante quedaron adscritos a la Academia General del Aire cuando ésta comenzó sus actividades.

Los 39 que seguían en servicio el 2 de noviembre de 1945 fueron designados ES.2.

Arado Ar 66

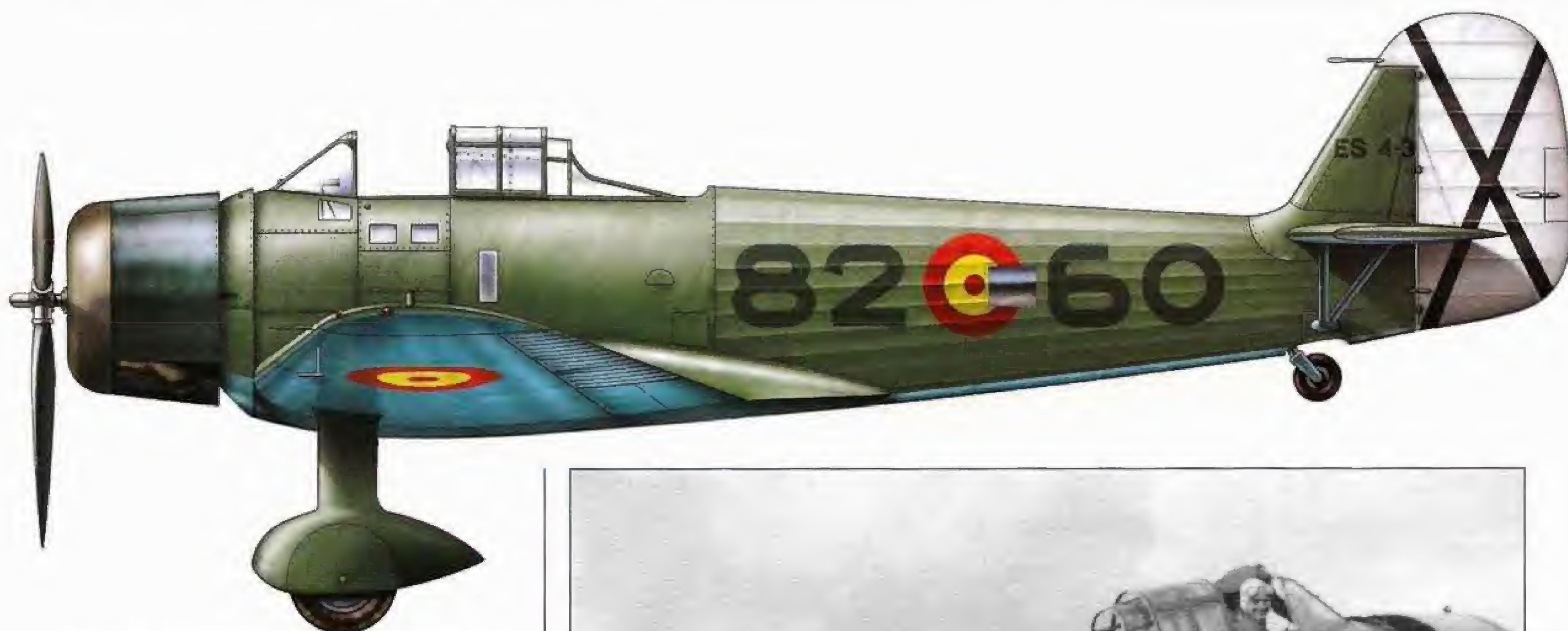
Seis fueron los aviones de este tipo que se incorporaron a la Aviación Nacional. Ésta los numeró del 36-1 al 36-6 (WerkNummern 2815

a 2820, respectivamente), y cuatro de ellos (los 36-1, 2, 3 y 5) sobrevivieron a la contienda civil, pues los 36-4 y 36-6 resultarían destruidos el 23 de octubre de 1937, al chocar en vuelo.

Curiosamente, en numerosos documentos del Ejército del Aire a los supervivientes se los llamaba, erróneamente, Arado Ar 96, modelo que estaba incluido en el plan de los 5000 aviones de Yagüe, pero que de hecho jamás sirvió en el Ejército del Aire.

Su actividad fue nula a partir de julio de 1940, cuando dejaron de





El 2 de noviembre de 1945, a los cuatro Caproni AP.1 que aún seguían en servicio se les aplicaron las nuevas matrículas ES.4-1, 3, 6 y 9. (Archivo «Canario» Azaola)

Ilustración: Julio López Caeiro.

estar en vuelo; desde entonces hasta finales de los años cuarenta permanecieron en reparación suspendida, por falta de piezas y de personal, en la Maestranza de Sevilla. Posteriormente, sólo dos de ellos volverían a volar, ya como ES.7.

Caproni AP.1

Los diez que llegaron a España en abril de 1937, sobrevivieron a la guerra y estuvieron destinados en la Escuela de Caza y en la Academia del Arma de Aviación.

Sus matrículas iban de la 32-1 a la 32-10 y, según parece, en su país de origen les habían sido adjudicados los registros militares MM75300 a MM75309.



En el período de la Segunda Guerra Mundial, tres resultarían destruidos en accidentes. El primero, ya mencionado, tuvo lugar en el pueblo palentino de Guardo el 8 de mayo de 1941; el segundo, en el aeródromo de León, el 1 de agosto de ese mismo año, y el tercero, en Figueira do Castelo Rodrigo (Portugal), el 13 de marzo de 1943.

El 2 de noviembre de 1945, a los cuatro que seguían en servicio

En la posguerra el primer destino de los Caproni AP.1 *Apío* fue la Escuela de Caza. (Archivo «Canario» Azaola)

se les aplicaron las nuevas matrículas ES.4-1, 3, 6 y 9.

Hispano Suiza HS-42

Como ya hemos citado, en febrero de 1944 recibió la Escuela de Transformación del Grupo Sur, procedente del Grupo de Entrenamiento y Transporte del Estado Mayor, el segundo prototipo, que permanecería en ella hasta mayo de 1945. Aunque en los documentos de la época se hacía mención a él como 42-2, lo cierto es que su verdadera matrícula militar era la 39-2, ya que a este modelo se le había asignado el número de tipo 39. El 39-1 fue el primer prototipo.



Los Caproni AP.1 pasaron por el Ejército del Aire con más pena que gloria. Pero eso sí, no se les puede negar que tuvieran una bonita estampa. (Archivo «Canario» Azaola)

EPÍLOGO

Esperamos que los lectores que hayan tenido la paciencia de llegar hasta aquí en la lectura del presente trabajo, se unan a nosotros en el reconocimiento de los méritos de los hombres que sirvieron a España en el Ejército del Aire, en un período en el cual los condicionantes políticos y económicos, tanto internos como externos, impidieron el normal desarrollo de su labor profesional, pero que, con fortaleza de espíritu y pundonor incuestionables, lucharon contra corriente, con ingenio y tesón, para “sacar de donde no había” y condurar –en algunos casos hasta extremos insospechados– el material que España les había confiado.

Ese material, como dijimos al comenzar estas líneas, fue –salvo en contados casos– siempre el mismo: el que había sobrevivido a la guerra civil, fuera cual fuese el bando en el que hubiera servido en ella. Hoy, que tan en boga está en todo el mundo la tendencia a reducir y homogeneizar los efectivos de las fuerzas aéreas, pues los presupuestos son cada vez más exigüos, cuesta trabajo aceptar que tuviera sentido la existencia de una fuerza aérea con algo más de 1000 aeronaves de más de un centenar de modelos. Pues bien, pensemos que tal era la magnitud de los efectivos del Ejército del Aire cuando fue creado, y tengamos en cuenta que, además, España acababa de salir de una guerra fratricida que la había dejado sumida en una tremenda miseria, y que los únicos países a los que podía recurrir en petición de ayuda eran, precisamente, los del “bando equivocado” en el conflicto mundial, los cuales, pese a ello, años después iban a recibir todo tipo de ayuda de parte de los vencedores, quienes, por cierto, mostrarían una actitud muy distinta hacia España.

Al iniciarse la guerra mundial, el Ejército del Aire disponía de unos 1.200 aviones, pertenecientes a más de un centenar de tipos, que,

básicamente, serían los mismos que tendría al finalizar el conflicto..., e incluso varios años después. Por ejemplo, el 1 de febrero de 1941 contaba con 1150, de los que 633 estaban en vuelo y 517 en reparación o revisión; el 30 de junio de 1942 eran, respectivamente, 1194, 583 y 611, y el 31 de diciembre de 1945, 1123, 683 y 440, de 65 modelos. El más numeroso, tanto en 1939 como en 1945, era el Fiat CR.32, que, por cierto, todavía seguiría en servicio en 1953, cuando, por ejemplo y por tomar como referencia el país de nuestro entorno más “débil” en el aspecto militar, la aviación militar portuguesa ya llevaba años volando, entre otros, el F-47D y había comenzado a recibir reactores tales como el F-84G y el T-33.

Durante los casi seis años que duró aquella, al menos 140 tripulantes del Ejército del Aire perdieron la vida en accidentes que, en muchos casos, se produjeron a consecuencia de fallos del material. Comparando esa cifra con la de muertos en acto de servicio durante la contienda civil (198, al menos), podemos darnos cuenta de la magnitud de la pérdida.

Numerosos fueron, por otro lado, los aviones de los países contendientes que, ya fuera a consecuencia de los daños sufridos en combate, por haberse perdido o para buscar asilo en un país neutral, acabaron sus días en España, con mejor o peor fortuna. Llegó de todo (alemanes, británicos, estadounidenses, franceses e italianos; cazas, bombarderos, transportes, hidros, etc.) y en considerable cantidad (alrededor de 280, sólo en tierra firme.) Pero no vamos a hablar aquí de ellos, ya que son los expertos en esta rama de la investigación aeronáutica quienes han de ilustrarnos al respecto.

Por el contrario, escasas tuvieron que ser las ocasiones en que aviones nuestros “se las tuvieron

que ver” con fuerzas de los países beligerantes, pues, aparte de los “encontronazos” narrados por Ricardo García de Celis en el número de junio de 2002 de esta revista, sólo se tiene conocimiento del ya mundialmente famoso – y, en España, todavía controvertido– derribo de un P-38F-1 del 14th Fighter Group de la USAAF por el teniente Miguel Entrena Klett, el 3 de marzo de 1943, sobre el río Muluya; del derribo del Savoia S.79 28-62, del Grupo 14 del Regimiento de Bombardeo nº 12, que el 8 de noviembre de 1940, en compañía del 28-59, había partido de Son San Juan con rumbo sur y fue ametrallado varias veces por un caza embarcado británico Fairey Fulmar Mk.I hasta que se hundió en aguas mediterráneas llevándose a sus cinco tripulantes, tenientes Enrique Herrera Minguela, Mariano de la Vega Rueda y Fernando Pérez-Mangado López, y los cabos primeros Casto López Amores y Eduardo Solsona Castillo; y del cobarde ametrallamiento –cuando el 5 de febrero de 1941 se dirigía de Sidi Ifni a Tetuán y se encontraba 35 km mar adentro– del Junkers Ju 52 22-48, del Grupo de Entrenamiento y Transporte del Estado Mayor por una pareja de cazas franceses Curtiss H-75A basados en Rabat, a consecuencia del cual falleció en el acto el cabo mecánico Pablo Acha Cortés y resultaron levemente heridos los comandantes Isidoro López de Haro y Enrique Cárdenas, y del supuesto derribo por la artillería antiaérea de Gibraltar el 18 de diciembre de 1939, del Junkers Ju 52 de Iberia M-CABA «*Sanjurjo*» (WerkNummer 5854), a bordo del cual perecieron sus tres tripulantes y siete pasajeros.

En el fascículo anterior hicimos referencia al “plan de los 5.000 aviones” del general Yagüe, y hoy, por entender que merece la pena que los lectores lo conozcan en detalle, incluimos en estas páginas el documento completo.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA

Carpeta 0-3

Anexo nº 6 al escrito 2549

Copia 104.

Nº. 1

LEY DE LA FLOTA AEREA

Aparecida en el B.O. nº _____

CONCEPTOS SOBRE LOS QUE ESTAN BASADOS EL RESURGIMIENTO INDUSTRIAL AERONAUTICO Y DIRECTRICES PARA SU REALIZACION

- 2 -

ARTICULO SEGUNDO.- Para el desarrollo de este programa, se autoriza la cifra global de 6.000 millones de pesetas que podrán invertirse en diez años en anualidades medias de 500 millones para los dos primeros años, de 600 para los de 3º, 4º, 5º y 6º, y de 650 para los restantes. A este efectos se consignarán en el presupuesto, las cifras correspondientes para el pago de las obligaciones que de él se deriven, pudiendo acumularse en años sucesivos las cantidades no invertidas en las anteriores por marchar por bajo del ritmo señalado. En el plazo que media hasta el primero de dichos presupuestos, el Consejo de Ministros acordará los créditos extraordinarios que haya que concederse para iniciar los trabajos.

ARTICULO TERCERO.- Con la mayor urgencia, se desarrollarán los proyectos de obras y construcciones de Aeropuertos, Maestranzas, Escuelas y Establecimientos Técnicos e Industriales, formulándose los contratos de ejecución del material aéreo con arreglo a las características fijadas por el Estado Mayor del Aire y planteamiento de las nuevas de las nuevas Industrias que corresponden al desarrollo de este programa.

De acuerdo con estos datos, se procederá a formular el presupuesto correspondiente a la primera anualidad y oportunamente, los de las sucesivas.

ARTICULO CUARTO.- Por el Ministerio del Aire y de acuerdo con él, por los demás Ministerios a quienes adegte, se darán las disposiciones e oportunas para establecer el régimen de la Industria Aeronáutica e impulsar energicamente el desarrollo de las auxiliares que el plan de Nacionalización de las mismas, requiere.

ARTICULO QUINTO.- Por el Ministerio del Aire se dictarán las disposiciones complementarias para el cumplimiento de esta LEY.

Así lo dispongo por la presente LEY dada en Burgos a _____ de mil - novecientos treinta y nueve.- AÑO DE LA VICTORIA.

E S C O P I A

LEY DE LA FLOTA AEREA.

Demostrado en el desarrollo del Glorioso Movimiento la importancia de la intervención de la Aviación, que fué decisiva en alguna de sus intervenciones, teniendo en cuenta del desarrollo de la Guerra Europea en que la importancia de este Arma llega a ocupar el primer plano y en que sinó todo el éxito de Alemania, por lo menos un 90 % se puede considerar que es debido a su actuación, son razones que aconsejan estemos dotados de un Ejército del Aire que pueda velar por la marcha Imperial de nuestra España. Es norma además de todo País de organización política semejante a la que empuja de la España Imperial, el conceder especial atención a los problemas que trae consigo el Ejército del Aire y que su calidad sea preocupación constante. Para que España ocupe su rango, necesita tener su Armada Aérea bien dotada de material, y que éste, sea atendido en todas sus múltiples necesidades.

La presente LEY señala el programa de Construcciones Aeronáuticas que aún a costa de sacrificios, es susceptible de encajar en nuestras posibilidades actuales y ampliándose sucesivamente a medida que nuestra normalización y resurgimiento económico lo permita. Hay que levantar esa Industria Aeronáutica pobre y caduca y encauzarla por las rutas de la España Imperial, ampliar su capacidad y crear las de materiales accesorios que tiene tanta importancia nacionalizar.

Se concreta en el Articulado unas cifras globales al objeto de subdividir la capacidad productora de cada Industria, un ritmo y un plazo de ejecución, lo que tiene por principal finalidad el señalar dentro del plazo que se supone en las realidades actuales y un tipo máximo a las autorizaciones que este les concede. Teniendo en cuenta el margen de posibles modificaciones, nada impedirá que en relación con las posibilidades, leyes sucesivas, permitan ampliar la cifra y el ritmo, o reducir el plazo de acuerdo con las conveniencias nacionales.


DISPONGO

ARTICULO PRIMERO.- Con el fin de dotar a la Nación en plazo prudencial de las Unidades Aéreas que se consideran indispensables se procederá por el Gobierno a desarrollar o contratar la ejecución de las obras siguientes:

Tipos de aviones	Nº. de cada tipo
Caza.	1.870
Ametrallamiento y reconocimiento estratégico. . .	470
Bombardeo.	1.590
Transporte.	290
Reconocimiento marítimo lejano y cercano.	155
Servicios Generales y Escuela Transformación. . .	280
Escuela Elemental.	345
	5.000

Repuestos, accesorios, elementos de combate y navegación Aérea. Reforma y construcción de Aeródromos, Maestranzas, Escuelas y Intervención del Estado en la Industria.

C. 0-3 Nº. 1

	MINISTERIO	DIRECCION GENERAL DE MATERIAL
	DEL	
M.	AIRE	

Nota CONCEPTOS SOBRE LOS QUE ESTAN BASADOS EL RESURGIMIENTO INDUSTRIAL AERONAUTICO Y DIRECTRICES PARA SU REALIZACION.

De acuerdo con lo aprobado en el Consejo Superior Consultivo, la distribución de tipos de aviones para el plan de FLOTA AEREA, era el siguiente:

	tipo	nº.
Caza de combate.	CR -42	374
Caza persecución.	PE-109 E	1496
Ametrallamiento y reconocimiento estratégico.	FE-110	470
Gran bombardeo y bombardeo en picado.	He-111	400
	S-79	400
	Ju-88	800
Para transporte.	Ju-52	290
Reconocimiento marítimo lejano y cercano.	RS-14	155
Servicios generales y Escuela Transformación.	Ar-96	280
Escuela Elemental.	Bücker	345

Estos distintos tipos fueron adoptados en virtud de las características exigidas por el E.M. del Ministerio y teniendo en cuenta las dos técnicas aeronáuticas en que nos apoyamos, alemana e italiana.

Como el plazo que se ha considerado para llegar a la realización de este programa era el de 10 años y en el cual con seguridad se modificarían las características de los aviones por la rapidez de evolución y progreso de Aviación, se preveía una división de este Plan en dos etapas (teniendo en cuenta la necesidad asimismo de fijar un plan de labores para la industria) cada una de cinco años de duración.

Como consecuencia de esto y teniendo en cuenta las instrucciones recibidas del Alto Estado Mayor y de acuerdo con la fijación de tipos a que se hace referencia, en la primera etapa se llegó a fijar el programa a realizar, que era el siguiente:

MINISTERIO DEL AIRE		- 2 -	
Nota			
<u>Aviones a construir</u>			
CR-32	380		
BF-109	750		
BF-111	200		
He-111	200		
S/79	200		
Ju-52	290		
Ju-88	400		
RS-14	80		
A-96	140		
Bücker	345		
La distribución de esta primera etapa entre las Industrias actualmente existentes, fué la siguiente:			
<u>AVIONES.-</u>			
Tipo	Nº.	Por unidad	T O T A L
<u>HISPANO-SUIZA</u>			
BF-109	750	4 250.000 Ptas.	187.500.000 Ptas.
BF-111	240	4 500.000 "	120.000.000
TOTAL.....			307.500.000 "
<u>C.A.S.A.</u>			
Ju-52	890	4 750.000	667.500.000
Ju-88	80	4 500.000	40.000.000
He-111	140	4 120.000	16.800.000
			724.300.000
<u>S.A.E.T.A.</u>			
S/79	200	4 750.000	150.000.000
CR-32	380	4 220.000	83.600.000
			233.600.000
<u>A.I.S.A.</u>			
Bücker	345	4 50.000	17.250.000

MINISTERIO DEL AIRE		- 3 -	
Nota			
<u>MOTORES.-</u>			
<u>HISPANO-SUIZA</u>			
14 AA	600	4 160.000	96.000.000
14 AC	540	4 150.000	81.000.000
M-25	870	4 150.000	130.500.000
			307.500.000
<u>ELIZALDE</u>			
Ju-211	2430	4 175.000	425.250.000
Hirsh	345	4 20.000	6.900.000
260 (CV)	140	4 40.000	5.600.000
			437.750.000
<u>R E S U M E N</u>			
<u>AVIONES.-</u>			
HISPANO-SUIZA		307.500.000	
C.A.S.A.		724.300.000	
S.A.E.T.A.		233.600.000	
A.I.S.A.		17.250.000	
		1.282.650.000	1.282.650.000
<u>MOTORES.-</u>			
HISPANO-SUIZA		307.500.000	
ELIZALDE		437.750.000	
		745.250.000	745.250.000
T O T A L		2.027.900.000	

MINISTERIO DEL AIRE		- 4 -	
Nota			
<p>Para accesorios y hélices una cantidad aproximada de 600.000.000 de Ptas. y por consiguiente el Presupuesto Extraordinario para la 1ª. etapa del PLAN DECENAL debe subir a 2.027.900.000</p> <p style="text-align: right;">600.000.000</p> <p style="text-align: right;">2.627.900.000</p>			
<p>Este Presupuesto debe por consiguiente considerarse realizable en cinco años, pero los dos primeros años son necesarios a la Industria para su puesta en punto y organización, en la cual está incluida la parte de obras a realizar, ya que en la actualidad no tiene capacidad de superficie cubierta, ni personal obrero suficiente para el desarrollo del Plan y con lo actualmente existente, solo se ralentaría lo relativo a utillaje de las series a construir y promoción de cuadros de obreros.</p> <p>Como la situación actual del mercado Español para el suministro de primeras materias está también en su iniciación y por consiguiente es difícil prever los planes en los cuales podrían abastecer nuestras necesidades, este Presupuesto Extraordinario, dividido en anualidades, debe tener la posibilidad de poder acumularse en años sucesivos las cantidades no invertidas en los anteriores.</p> <p>Por consiguiente, a consecuencia de todo lo expuesto, se necesita llegar a exponer la situación actual al Alto S.M. para que por el Gobierno se dicten las directrices necesarias para llevar a cabo este programa sin pensar en que es posible fijar anualidades, como no sea en un programa mínimo que comprenda una etapa de 5 años de un Plan de 10, ya que a las Industrias se las va a exigir su instalación en zonas determinadas con el consiguiente trastorno de mudanzas y de desdoblamiento de personal obrero.</p> <p>Este traslado de Industrias estaba concretamente determinado en las siguientes directrices:</p> <p>Algunas de las Industrias de nueva creación y catalanas, a las cuales se consideran incluidas,</p> <p style="text-align: center;">Fábrica de Motores HISPANO-SUIZA</p> <p style="text-align: center;">" " ELIZALDE</p> <p style="text-align: center;">" " Aviones S.A.E.T.A. (nueva)</p> <p style="text-align: center;">" " Percepsión SAMPSON</p> <p>En las cuencas del Tago, las de Armamento, Aparatos de a bordo y subsidiarias, permaneciendo en su actual situación las Factorías de Hidros de C.A.S.A. en Sevilla, así como la de C.A.S.A. en Getafe; A.I.S.A. en Carabanchel, I.S.A. en Sevilla y HISPANO-SUIZA de Guadalajara.</p> <p>Sería necesario también emprender la construcción de la Unidad Experimental que abarce los Establecimientos de INVESTIGACIÓN,</p>			

MINISTERIO DEL AIRE		- 5 -	
Nota			
<p>Experimentación, NORMALIZACIÓN Y ENSEÑANZA TÉCNICA, agrupados por tener en la práctica mucho contacto entre todos ellos y se había pensado en un principio su implantación en la zona de Córdoba, que es la que reúne condiciones estratégicas y técnicas suficientes para ello y para lo cual sería necesario gestionar en el presupuesto Extraordinario una cantidad global de unos 100.000.000 en esta primera etapa.</p> <p>Si estas directrices generales merecen su aprobación, se podría ir desarrollando, poniendo en marcha paulatinamente los distintos puntos que abarcan con la urgencia necesaria, puesto que pagado ya todo el año 1940, hay que calcularle de vida al material existente un máximo de 10 y más a dos años, y en evitación que el Ejército del Aire tenga que recurrir a la adquisición de material al extranjero, con el perjuicio que a lo traería consigo el problema de distintos tipos y complicaciones de orden técnico en lo que al empleo y utilización de armamento y accesorios en general se refiere.</p> <p style="text-align: right;">Madrid, 2 de Julio de 1940</p> <p style="text-align: right;">ED. DIRECTOR GENERAL DE MATERIAL</p> <p style="text-align: right;">EXCMO. SR. GENERAL SUBSECRETARIO DEL AIRE.</p>			

Con el fin de aportar datos que complementaran la información relativa a las Unidades, llevamos a cabo la búsqueda de documentos que nos informaran sobre las horas de vuelo realizadas por el personal destinado en cada una de ellas durante el período en cuestión, y nos permitieran hacernos una idea bastante aproximada de la actividad desarrollada y de la incidencia que tuvo la escasez de combustible. Pero, lamentablemente, tan ardua tarea no se vio recompensada en la medida que nos hubiera gustado, pues la información que encontramos, a pesar de resultar muy interesante, es fragmentaria y no abarca todos los años. A pesar de ello, y creyendo que más vale poco que nada, a continuación vamos a resumir algunos datos que, aunque parciales, resultan ilustrativos.

Como ejemplo de la aviación de bombardeo, el Regimiento nº 15, de Agoncillo, el 1 de diciembre de 1940 estaba compuesto por 26 pilotos y tripulantes, quienes, del 1 de diciembre de 1939 al 30 de noviembre de 1940, habían efectuado 2.798 horas y 43 minutos de vuelo, es decir, una media de algo más de 107 horas por persona. Esos 26 tripulantes eran los siguientes: teniente coronel Rafael Martínez de Pisón, comandante Gregorio Gómez Martín, capitanes Rafael Hurtado de Gracia, Juan Escorihuela Flors y Maximiliano Pardo Gallo, tenientes José Ramón Arana Maíz, Manuel del Carre Pérez, Rufino Orejas Canseco, Luis M. Echeveste Arias, Teodoro Antón González, Julio Fernández Castañón, José M. Domínguez Alonso, Luis Ramírez Ruanes, Leoncio Herrero Álvarez, Manuel Abreu Pérez, Manuel Rodiles Monreal y Emiliano González Coscolla, alféreces Ricardo Martínez Viguera, Guillermo Suárez González, Alberto Rodríguez de Castro, Jesús Álvarez Aguirre, Álvaro Rey Durán, Modesto Guerra Urchegui, Salvador Lucía Lucía, Victoriano Carcedo González y Enrique Úrculo Irabien.

En cuanto a la aviación de caza se refiere, el 31 de diciembre de 1941, el 22 Regimiento de Tablada tenía 18 pilotos en plantilla, de los cuales uno todavía no se había incorporado y dos lo habían hecho a comienzos de mes. Exceptuados estos tres, el que más había vola-

do durante los últimos 31 días del año había efectuado 19 horas y 54 minutos, y el que menos 6 horas y 13 minutos. De los trece restantes, nueve habían hecho más de diez horas cada uno. Los nombres de los destinados eran los siguientes: teniente coronel Alfredo Gutiérrez López, capitán Rafael López Herrán, tenientes Daniel León Pajares, Oswaldo Alonso Fariñas, Pascual Maciá Figueras, Matias Lozano Tejeda, Mario Montes Prenches, Marcelo Almoguera Llanos, Antonio Blasco Carbonell, Antonio Urquiola Azcune, José María Martínez Pérez-Galdós, José Luis Anechina Ruifernández, Fernando Ruiz Larrea, Fernando de Juan Valiente y Julio Manuel Pérez Muñoz, alféreces José Ramón Garro Quiroga, Pablo García Pérez-Seoane y Vicente Aldecoa Lecanda.

Por su parte, el 31 Regimiento de Asalto, de Getafe, el 31 de enero de 1941 tenía destinados 24 pilotos -y 39 aviones He 51, de los que ese día había 17 en vuelo-. Sus nombres eran los siguientes: comandante Antonio Sanz García de Veas, capitanes José Sáenz Flores, Carlos Franco Iribarnegaray, José Luis Olaso García-Ogara, Gabriel Carballo Calero, Carlos Noreña Masip, Ángel Ramírez Rodrigo y Eduardo González Valverde, tenientes Felipe Lorente Errazu, Manuel López Manteola, Manuel Santisteban Abad, César Elvira Pisón, Fernando María Luxán García, Mario Masi Burgoa, Gumerindo Villar Otero, Tomás Fernández Rivas, José Luis Varela Villar, Javier López de Carrizosa y José Torres García, alféreces Javier Torres Andueza, Pastor Nieto García, Antonio Anegón Rivera, Magín Miret Butí y Jesús López Serrano. El más activo durante ese mes había acumulado 7 horas y 58 minutos, y el menos 25 minutos.

Con respecto a las escuelas, en la de Vuelos sin Visibilidad estaban destinados el 22 de enero de 1941 el teniente coronel Luis Roa Miranda, los comandantes Joaquín Reixa Maestre y Carlos Pombo Somoza, los capitanes Alfonso García Quintano (radio) y Joaquín Coello Morales, los tenientes Hermenegildo Menéndez Hernández y Cecilio Imaz Bastida y el alférez José María Olmedo Collantes, quienes durante el mes de diciembre del año anterior habían realizado,

en total, cerca de 300 horas de vuelo, es decir, una media de casi 40 cada uno.

Las Escuelas Elementales números 1 y 2 del Grupo de Levante tenían destinados el 15 de enero de 1941, como profesores, dos capitanes (Manuel Mulas García y Manuel Sánchez Pascual), cuatro tenientes (Juan Hurtado Ruiz, Baldomero Gil Bermejo, Manuel Marañón Ravena y Juan Zárate Martínez-Zárate), trece alféreces (Gonzalo Aguado Carelli, José Mateo Recio, Fernando Follá Fernández, Luis González Sanz, Tomás Ramos Díez, José Luis García Pascual, Jesús Ruiz Luengo, Juan Carrasco Vázquez, Antonio San Gil de Pedro, Luis Fernández Arrieta, Ramón Hernández Sánchez, Miguel Pereda Pelayo y Jesús Bengoechea Baamonde) y un Brigada (José María Marrero Ríos), quienes, en el mes de diciembre anterior, habían efectuado alrededor de 180 horas de vuelo.

En la Escuela de Transformación de dicho Grupo, en la misma fecha estaban destinados los comandantes Luis Bengoechea Baamonde y José María Paternina, el capitán Carlos Castro Caveró, los tenientes Hermenegildo Menéndez, Florencio García Sánchez, Juan Sausol Palencia, Alfonso Recio de la Serna, Manuel Román Conde, José Vierna Sieira, Marcelo Almoguera Llanos, Abraham Salazar Padilla, Pablo Fernández Jáuregui, Augusto Ariño Malo, Joaquín Coello Morales, Manuel Orejas González, Anastasio Elia Salinas, Alejandro Calvo Peribáñez, Juan Castañol Pasió, Fernando Timón de Lara, Guillermo Caldentey Villalonga, Juan Roselló Simonet, Jesús Calderón Gaztelu, Enrique Cuyás Díaz, Juan Roselló Mora, Ramón Santiago Luelmo, Eduardo Hidalgo Díaz, Rafael López Herrán y Antonio Delgado Fernández, los alféreces José María Olano Emparán, Raimundo Navarro Sanz, Fernando Lens Martínez y Daniel Llaca Álvarez, el brigada Mariano Murillo Joven y los sargentos José Cumplido Fernández, Leandro Álvarez Fernández, Tomás Colomé Valls y Pedro Olmo Rodríguez. Entre todos, en diciembre habían realizado unas 500 horas de vuelo. En las escuelas elementales había entonces 84 cabos alumnos, y en la de transformación 62.



Siguiendo con el mes de diciembre de 1940, en él los profesores de la Escuela Elemental nº 1 del Grupo Sur (comandante Carlos Rute Villanova, capitán Antonio García Delgado, tenientes Julio Andrés Arbiol, Pedro Álvarez García e Isidro Comas Altadill, y alféreces Emilio Rodríguez Martínez, Guillermo Palanca Morales, José Manuel Gómez Trenor, Luis Estébanez Vela y Pablo García Pérez-Seoane) efectuaron, en total, menos de 30 horas de vuelo, y el alumnado estaba compuesto por 31 tenientes y un alférez. El profesorado de la Escuela Elemental nº 2 lo componían los capitanes Carlos Ferrándiz Arjonilla, Jesús Fernández Tudela y Vicente Alonso Valle, el teniente Maximiano Sánchez Bonilla y los alféreces Félix de las Heras Andrés, César Serrano de Pablo, Fernando Gutiérrez de Terán, José de la Riva de la Riva, Juan de Dios Martínez Bodega, Ricardo González Cienfuegos y Ramón Gómez Aranalde, quienes realizaron poco más de 27 horas de vuelo, en total. Finalmente, en la Escuela de Transformación estaban destinados el capitán Juan Prieto Molina, los tenientes Natalio Ferrán Gómez y Rafael Romero Pastor, los

alféreces Marino Franco Pérez, Fernando Bianchi Apalategui, José Luis de Aresti Aguirre, Antonio González Coiras, Ricardo Franco Fernández-Reinoso, Jaime Pla Ureña, Carlos Molina Spínola y Rafael de Ugarte Ruiz, el brigada José R. Blasco Lavín y el sargento Antonio Prieto Gajete, que realizaron algo más de 180 horas de vuelo.

Por último, incluimos los datos relativos al Regimiento Mixto nº 3. En diciembre de 1940 estaban en él destinados el teniente coronel José Galán Guerra, el comandante José María Barrera González, los capitanes José María Rodríguez Rilova y Amaro Gómez Pablo, los tenientes Joaquín Lassalle Pochot, Juan Cabezas Suárez, Eusebio L. Pascual Borjas, Juan Crespi Fornari, Pedro González García, Rafael Bordehore Moreno, Manuel Gómez Pérez, Miguel Oliveros Gutiérrez, Carlos Pérez Mansilla, José Sepúlveda Velloso, Agustín Pérez Sánchez, Fulgencio Cordon Planas, José Romero Ruiz, Daniel Seebold Galíndez, Javier Muñagorri Berraondo, Luis Gallego Vega, Eduardo Fioravanti Benigni y Santiago Zárate Martínez y los alféreces Enrique Fernández Roel, Alfonso Geis Sal-

En la foto, profesores de la Escuela de El Copero. De pie: Herrera, Recuenco (Educación Física), Comas, García Delgado, tte médico, cte Rute (director), Salinas, Rodríguez y Palanca. Agachados: Estébanez, Gómez Trenor y Pérez Muñoz. (Archivo «Canario» Azaola)

vans, Alberto Azqueta Pucheu, Fernando Urtasun Vidal y Bartolomé Picornell Culebrán. Como agregados, estaban los tenientes Justo F. Fernández Trapa, Elías Luis Martínez Pesquera, Juan María Onieva Pascual y Víctor María García de la Mata. Todos ellos habían sumado poco más de 2.700 horas de vuelo desde el 1 de enero hasta el 31 de octubre.

Por otro lado, el presente trabajo no estaría completo si no habláramos de unos vitales órganos del Ejército del Aire que, junto con los equipos de mecánicos de primer y segundo escalón de los diferentes aeródromos, fueron los artífices del "milagro" de condurar el material. Se trata de las Maestranzas Aéreas, en las cuales se efectuaba el mantenimiento mayor de los tipos aviones que estaban en servicio, y que, ante la falta de medios

de todo tipo, hicieron valer la proverbial “improvisación española” y lograron resultados que, en muchos casos, ni los más optimistas eran capaces de explicarse.

Por Decreto del 24 de noviembre de 1939 era organizada la Dirección General de Material, uno de cuyos organismos subordinados era la Sección de Servicios de Material, para cuya organización y funcionamiento, el 3 de abril de 1940 se dieron normas específicas. En el artículo 12 del

capítulo II de dichas normas se establecía que de la citada Sección dependerían las maestranzas de Madrid, Sevilla, Albacete, Logroño (con talleres destacados en Zaragoza), León, Baleares, Marruecos y Los Alcázares (para hidroaviones.) Como puede verse, se estableció una maestranza en cada Región y Zona Aérea, que en el caso de las de León, Logroño y Sevilla, eran los antiguos Parques Regionales. En el caso de la de Los Alcázares, hemos de decir que jamás hemos encontrado un documento

donde se corrobore su existencia como tal; a lo sumo, en algunos se hace referencia a ella como “taller de Los Alcázares”.

Casi a continuación se procedió a asignar a cada maestranza los tipos de aviones que tendría a su cargo a efectos de entretenimiento. Y algo más tarde, el 7 de enero de 1942, el Director General de Industria y Material reiteraba y actualizaba la distribución inicial, en el sentido que se indica a continuación.

Aviones y motores asignados a cada maestranza

Maestranza Aérea de Albacete	
Aviones	Motores
Tupolev Katiuska	Hispano 9QD
Polikarpov I-15 ¹	De Havilland Gipsy Major
Caproni Ca.310	De Havilland Gipsy Six
Heinkel He 45	Walter J-4
Heinkel He 46	M-100
Bücker Bü 131 ²	
Bücker Bü 133 ³	
Hispano E-30	
Hispano E-34 ⁴	
<div><div>1</div><div>Esta maestranza era filial del Parque Éventual de Cataluña, con respecto a este modelo</div><div>2</div><div>Esta maestranza era filial de la de Sevilla, con respecto a este modelo</div><div>3</div><div>Esta maestranza era filial de la de Sevilla, con respecto a este modelo</div><div>4</div><div>Resulta extraño que se incluyera este modelo, ya que sólo sobrevivió un ejemplar, que siempre, que sepamos, fue entretenido por la Hispano.</div></div>	

Maestranza Aérea de Madrid (Cuatro Vientos)	
Aviones	Motores
Fiat CR.32 ¹	Fiat A-30 RA
Fiat BR.20	Fiat A-80 RC-41
Dornier Do 17	Armstrong Siddeley Cheetah y Lynx
Heinkel He 51	Pratt & Whitney ⁵
Airspeed Envoy	Wright Cyclone (todos los tipos)
Lockheed Electra	Piaggio VII C-45
Fokker ²	Piaggio VII C-16
Consolidated Fleetster	Piaggio IX
Spartan Executive	Piaggio X
Focke Wulf ³	
Hawker Fury	
Polikarpov I-16 ⁴	
Romeo Ro.37	
<div><div>1</div><div>Esta maestranza era filial de la de Sevilla, con respecto a este modelo</div><div>2</div><div>En el escrito no se especifican los modelos de esta marca, y dado que el único F-XII que llegó a estar en servicio en la posguerra ya había sido dado de baja, entendemos que sería el C-X.</div><div>3</div><div>Puesto que los dos Fw 200 Cóndor que tomaron en Tablada lo harían la noche del 31 de diciembre de 1942 al 1 de enero de 1943 y ningún Stösser ex-republicano estuvo en servicio, realmente ignoramos a qué modelo podían referirse.</div><div>4</div><div>Esta maestranza era filial de la de Sevilla, con respecto a este modelo.</div><div>5</div><div>Entendemos que se referían al modelo Wasp</div></div>	

Maestranza Aérea de León

Aviones	Motores
Junkers Ju 52	BMW 132A
Junkers W 34	BMW 132NR-1
Junkers Ju 86D	BMW Dc/1 ²
Savoia S.81	BMW VI-U
Breda Ba. 65	BMW VI-9
Caproni AP.1	Jumo 205
Caproni Ca.100	Columbus S-63 ³
De Havilland D.H. 89	Gnome Rhone K-14
De Havilland Moth Major	
General Aircraft Monospar	
Vultee V-1	
Northrop Delta	
De Havilland Tiger Moth	
Heinkel He 70	
Polikarpov I-15 ¹	

1 Esta maestranza era filial del Parque Eventual de Cataluña, con respecto a este modelo

2 Suponemos que querían decir BMW 132DC-1

3 Parece evidente que querían decir Colombo S.63

Maestranza Aérea de Logroño (Agoncillo)

Aviones	Motores
Heinkel He 111	Jumo 211A
Messerschmitt Bf 109	Jumo 210D
Messerschmitt Bf 108	Jumo 210 Ea
Arado Ar 68	DB 600G
Fieseler Fi 156	DB 601A
	Argus As 10C

Maestranza Aérea de Baleares (Son Bonet)

Aviones	Motores
Heinkel He 59	Isotta Fraschini Asso 750
Heinkel He 60	
Cant Z.501	
Cant Z.506	
Heinkel He 111 ¹	
Fiat CR.32 ²	
Savoia S.79 ³	

1 Esta maestranza era filial de la de Logroño, con respecto a este modelo

2 Esta maestranza era filial de la de Sevilla, con respecto a este modelo

3 Esta maestranza era filial de la de Sevilla, con respecto a este modelo

Parque Eventual de Cataluña (Sabadell)

Aviones	Motores
Polikarpov I-15	
Polikarpov I-152	

Maestranza Aérea de Sevilla (Tablada)

Aviones	Motores
Fiat CR.32	Alfa Romeo 126 RC-34
Fiat CR.30	Alfa Romeo 125 RC-35
Savoia S.79	Hirth HM 504
Henschel Hs 123	Hirth HM 506
Gotha Go 145	Simenes Sh 14A
Arado ¹	Siemens 22B
Bücker Bü 131	Argus As 10C
Bücker Bü 133	
Romeo Ro.41	
Breda Ba.28	

1 Entendemos que sería el Ar 66C

Maestranza Aérea de Marruecos (Sania Ramel, Tetuán)

Aviones	Motores
Heinkel He 112	Bramo 323A
Henschel Hs 126	Hispano Suiza 500
Dornier Wal	Isotta Fraschini Asso 500
Fiat G.50	Fiat A.74 RC-38
Polikarpov Natacha	M-34
Grumman ¹	Hispano Suiza 12 Lbrs

1 Sin duda, era el G.23 Delfin

Bien, ha llegado el momento de poner fin a esta serie, que esperamos haya servido para que los lectores –y especialmente los más jóvenes– se hayan hecho una idea más exacta de cómo era nuestro Ejército del Aire en aquellos turbulentos años y en una España pobre

pero ilusionada, y para dejar constancia de nuestra admiración por unos hombres que, sin sospecharlo, y con un envidiable afán de sacrificio personal, hicieron suyo un lema que, muchos años después, sería acuñado por otra generación de españoles de bien que, henchida de

idéntico espíritu, sufriría disciplinadamente, aunque con incontenible amargura y rabia, la afrenta de verlo proscrito y vilipendiado, y grabaría en su corazón el firme propósito de perpetuarlo. Tal lema no era, en suma, otro más que: **¡¡¡A ESPAÑA SERVIR HASTA MORIR !!!**



ÍNDICE

La Aviación de Caza	9
La Aviación de Bombardeo	47
La Aviación de Asalto	87
La Aviación de Reconocimiento	103
Los Hidroaviones	117
Unidades varias	145
Las escuelas y las academias	173
Epílogo	236

